

esec

ESCOLA SUPERIOR DE EDUCAÇÃO



INSTITUTO POLITÉCNICO
DE COIMBRA

Departamento de Comunicação e Ciências Empresariais

Mestrado em Turismo de Interior

Avaliação do potencial do turismo marítimo-desportivo
em Cabo Verde. Uma análise a partir da população
residente.

Mirian Benair Fernandes Lopes Semedo

Coimbra,

2015

Avaliação do potencial do turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde. Uma análise a partir da população residente.

Resumo

O presente estudo tem como objetivo principal avaliar o potencial do turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde. Uma análise a partir da população residente. Como instrumento de recolha de dados recorreu-se ao questionário, aplicado a uma amostra de duzentos residentes em Cabo Verde. O preenchimento dos questionários decorreu na versão *online* na plataforma *googledrive*. O questionário foi dividido em quatro secções distintas: 1) A caracterização sociodemográfica dos praticantes do turismo marítimo-desportivo; 2) os indicadores e comportamentos de *surf*; 3) os comportamentos de viagem de atividades marítimo-desportivas, e; 4) e por fim os atributos de destino. Após a análise dos dados obtidos, constatou-se que a maioria dos indivíduos respondentes é do sexo masculino, com idade compreendida entre os 18 e os 30 anos, e solteiro. Relativamente ao nível de instrução, os inquiridos apresentam maioritariamente habilitações ao nível do ensino superior, com uma situação ativa perante o trabalho, maioritariamente a trabalhar por conta de outrem, e com rendimentos acima da média nacional. Os atributos mais valorizados foram: “destino seguro”, “destino com bom clima” e “destino com boa temperatura da água”. Através da análise fatorial, os 32 itens dos atributos de destino foram agrupados em 4 dimensões: 1) “Ambiente e Natureza”; 2) “Baixa Procura Turística”; 3) “Recursos Marítimo-Desportivos” e; 4) “Recursos Turísticos”. As principais diferenças estatisticamente significativas aparecem na variável idade na dimensão “Baixa Procura Turística”; na variável nível de instrução nas dimensões “Recursos Marítimo-Desportivos” e “Recursos Turísticos” e; na variável prática de atividades Marítimo-Desportivas na dimensão “Baixa Procura Turística”. Respondendo ao objetivo de estudo pode-se afirmar, de acordo com as respostas obtidas, que Cabo Verde tem um grande potencial para prática de atividades marítimo-desportiva, apesar dos resultados evidenciarem também que esse potencial não está a ser bem explorado.

Palavras-chave: Turismo Marítimo-desportivo, atributos de destino, motivações turísticas e turismo desportivo.

Abstract

This study has as main objective to evaluate the sea-sport tourism potencial in Cabo Verde. An analysis from the resident population. As a research instrument, the survey method was used, applied in a sample of two hundred residents in this region. The surveys occurred in the online version on the googledrive platform. The survey was divided into four different sections: 1) The sociodemographic characterization of the sea-sport tourism practitioners, 2) The surf indicators and behaviours, 3) The trips behaviours of sea-sports activities, 4) and at last the destinies attributes. After analyzing the data, it was found that the majority of the individuals are male, with ages between the 18 and 30 years old and singles. As for the level of education, the respondents have qualifications at a higher education, with an active situation on their jobs, the majority of them working for others and with an income above the national average. The tributes most valorated were: secure destiny, good weather destiny, and destiny with good water temperature. In the factorial analysis, the 32 items were grouped in 4 dimensions: "Environment and nature", "Low touristic demand", "Sea-sports resources" and "Touristic resources". The main statistically significant differences show up on the age and the "Low touristic demand", at the level of education and "Sea-sports resources"/"Touristic resources" and in the practice of sea-sports activities and "Low touristic demand". Answering at the study's objective it can be sad that, according to the obtained answers, Cape Verde has a great potencial to the practice of sea-sports activities, despite the fact that its potencial it's not being well explored.

Key-words: Sea-sport tourism, target attributes, touristic motivations and sports tourism.

Agradecimentos

Agradeço ao meu orientador, Professor Doutor Ricardo Melo, pela disponibilidade permanentemente demonstrada, pelo apoio e pela orientação do trabalho. Ao meu namorado Gilson Varela pelo apoio incondicional, à minha filha Lia, aos meus pais, irmãos e avô pelo apoio moral, ao Miguel, Andreia e Jéssica pelas correções. Agradeço também a todos os que colaboraram no preenchimento do questionário, pois sem eles, não conseguiria obter os resultados.

Esse trabalho é dedicado à minha falecida avó, Paula Fernandes Vaz.

A todos um bem-haja!

Índice

I. INTRODUÇÃO	1
1.1.Contexto e justificação do estudo.....	3
1.2. Âmbito do estudo	4
1.3. Objetivo.....	5
1.4. Estrutura e organização da dissertação.....	6
II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO	9
2.1. Cabo Verde.....	11
2.1.1. História.....	11
2.1.2. Povoamento.....	12
2.1.3. Geografia.....	13
2.1.4. Demografia.....	15
2.1.5. Economia.....	16
2.1.6. Turismo	17
2.2. Turismo marítimo-desportivo.....	21
2.2.1. Turismo Desportivo.....	22
2.2.2. Turismo Náutico.....	26
2.2.3. Indicadores do turismo marítimo-desportivo	28
2.3. Turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde.....	29
2.4. Atributos dos destinos para a prática das atividades marítimo-desportivas	31
2.4.1. Atributos de um destino turístico	31
2.4.2. Atributo como motivação para a escolha de um destino	35
2.4.3. Os fatores <i>push</i> e <i>pull</i>	37
III. METODOLOGIA	39
3.1. Instrumentos de recolha dos dados.....	41
3.2. Validação do questionário.....	43
3.3. Tratamento dos dados.....	43
IV. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	45
4.1. Caraterização Sociodemográfica	47
4.2. Prática de atividades marítimo-desportivas.....	51

4.3. Síntese.....	57
4.4. Comportamento de viagem para a prática de atividades marítimo-desportivas.....	58
4.5. Atributos de destino	64
4.6. Análise ANOVA.....	73
V. CONCLUSÕES	81
5.1. Conclusões Gerais.....	83
5.2. Limitações do estudo	87
5.3. Recomendação para futuros estudos	87
VI. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	89

Lista de gráficos

Gráfico 1- Número de entrada de turistas em Cabo Verde.....	18
Gráfico 2- Número de dormidas de turistas em Cabo Verde.....	19
Gráfico 3- Distribuição de hóspedes por tipo de estabelecimento	20
Gráfico 4- Estadia média de hóspedes por ilha	20
Gráfico 5- Ranking dos países emissores vezes o número de turistas via marítima- 2008 ...	29
Gráfico 6- Prática de atividades marítimo-desportivas.....	51
Gráfico 7- Atividades marítimas praticadas	52
Gráfico 8- Atividades marítimas mais praticadas no dia-a-dia	52
Gráfico 9- Tempo de prática.....	53
Gráfico 10- Frequência de prática	54
Gráfico 11- Número de dias por semana	54
Gráfico 12- Período preferencial do ano	55
Gráfico 13- Tipo de organização.....	55
Gráfico 14- Nível de competência técnica	56
Gráfico 15- Forma de praticar	56
Gráfico 16- Viagens realizadas para praticar	58
Gráfico 17- Número de viagens realizadas nos últimos 12 meses	59
Gráfico 18- Duração média dessas viagens.....	59
Gráfico 19- Planeamento das viagens	60
Gráfico 20- Escolha do destino	61
Gráfico 21. Com quem viaja	61
Gráfico 22- Predisposição para efetuar uma viagem desportiva	62
Gráfico 23- Organização do itinerário.....	62
Gráfico 24- Destino da viagem.....	63
Gráfico 25- Potencial de Cabo Verde para a prática de atividades marítimo-desportivas	69

Gráfico 26- A comparação entre o género e as quatro dimensões	76
Gráfico 27- A comparação entre a idade e as quatro dimensões.....	76
Gráfico 28- A comparação entre o estado civil e as quatro dimensões.....	77
Gráfico 29- A comparação entre o nível de instrução e as quatro dimensões.....	77
Gráfico 30- A comparação entre a situação perante o trabalho e as quatro dimensões	78
Gráfico 31- A comparação entre o grupo na qual se inserem as profissões e as quatro dimensões.....	78
Gráfico 32- A comparação entre o rendimento líquido mensal e as quatro dimensões	79
Gráfico 33- A comparação entre o rendimento líquido mensal e as quatro dimensões	79
Gráfico 34- A comparação entre a prática de atividades marítimo-desportivos e as quatro dimensões.....	80

Lista de tabelas

Tabela 1- Movimentação de hóspedes e dormidas de 2002 a 2012	4
Tabela 2- Distribuição da população Cabo-verdiana segundo as ilhas	16
Tabela 3- Tipologias de turismo desportivo	23
Tabela 4 – Os atributos de destino	34
Tabela 5– Objetivos e variáveis do questionário turismo marítimo-desportivo em Cabo-Verde	42
Tabela 6- Indicadores sociodemográficos	49
Tabela 7- Práticas em âmbito de organizações.....	55
Tabela 8- Preferência de destinos internacionais	63
Tabela 9- Importância dos atributos de destino para a prática de atividades marítimo-desportivas.....	64
Tabela 10- Classificação de Cabo Verde (nomeadamente a ilha onde reside) como destino para a prática de atividades marítimo-desportivas	66
Tabela 11- Potencial de Cabo Verde para a prática de atividades marítimo-desportivas.....	68
Tabela 12 - Dimensões sugeridas, através da aplicação do método de rotação <i>Varimax</i> , para atributos de destino.....	71
Tabela 13- Comparação das características sociodemográficas através das dimensões dos atributos do destino	73

Lista de imagens

Imagem 1- Tipologias de motivação.....	37
---	----

Lista de mapas

Mapa 1- Mapa de Cabo Verde.....	14
--	----

I. INTRODUÇÃO

1.1.Contexto e justificação do estudo

A história do turismo em Cabo Verde começa, de um modo geral, com o descobrimento do arquipélago. No entanto, a verdadeira história do turismo, como a conhecemos hoje, começou com a construção (iniciada a partir de 13 de agosto de 1939) do primeiro aeroporto do país. Este aeroporto funcionou até dezembro de 1941 devido às adversidades da segunda guerra mundial, tendo sido reinaugurada a 15 de maio de 1949, o que permitiu a abertura do país ao mundo. No entanto, o aeroporto funcionava apenas como um ponto de escala (devida a sua posição geográfica favorável, no oceano atlântico) das aeronaves de pouca autonomia para a realização da rota direta (Nascimento, 2010).

A partir de 1962 dá-se início a uma nova fase do aeroporto com a implementação de voos regulares entre África do sul e França, efetuando escalas na ilha do Sal. Com isso surge a necessidade de albergar as tripulações que tinham de permanecer na ilha. Uma oportunidade de negócio, devido à inexistência de instalações hoteleiras, aproveitadas por uma família Belga (os Vynckier) que constroem um complexo de seis *bungalows* pré-fabricados, que mais tarde se transforma num hotel. Sendo assim, a história da hotelaria e do turismo em Cabo Verde está diretamente relacionada com a construção do aeroporto que constituiu um importante impulso para o início da exploração do turismo em Cabo Verde (Nascimento, 2010).

A partir daí, o turismo desenvolve-se aos poucos nas ilhas do arquipélago. Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística [INE] (2013), apresentados no quadro 1, de 2002 a 2012 registou-se um aumento significativo do número de dormidas, mesmo que não de uma forma contínua, provando o aumento da importância do país como um destino turístico.

São conhecidas as potencialidades turísticas das ilhas de Cabo Verde, nomeadamente as belas praias de água cristalina e de boa temperatura, ideal para a prática do turismo balnear. Com este trabalho pretende-se saber se as ilhas do arquipélago possuem grandes potenciais para a implementação do turismo ligado à prática do desporto marítimo-desportivo, em Cabo Verde.

Cabo Verde à partida mostra ter um forte potencial para o desenvolvimento do turismo marítimo-desportivo (excelentes condições naturais), mas não se conhece nenhum estudo que esclarece se realmente esse campo pode ter algum interesse para o desenvolvimento do arquipélago. Aí reside a pertinência deste trabalho que pretende preencher essa lacuna no estudo do turismo de Cabo Verde, um dos principais geradores de emprego e desenvolvimento do país e um importante elo de ligação entre Cabo Verde e o resto do mundo. O estudo tem como finalidade a avaliação do potencial do turismo marítimo-desportivo em Cabo verde. Uma análise a partir da perceção da população residente.

Tabela 1. Movimentação de hóspedes e dormidas de 2002 a 2012.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evolução (%) 12/11
Hóspedes	152.032	178.379	184.738	233.548	280.582	312.880	333.354	330.319	381831	475.294	533.877	12,3
Dormidas	693.658	902.873	865.125	935.505	1368.018	1432.746	1827.196	2.021.752	2.342.282	2.827.562	3.334.275	17,9
Estadia Média (Noites)	4,2	4,7	4,6	3,9	4,6	4,3	5,2	5,9	5,7	5,7	6,0	0,3

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (2013).

1.2. Âmbito do estudo

O turismo marítimo-desportivo é um conceito de difícil definição, geralmente associado à orla marítima, cujo desenvolvimento resulta das crescentes procura e das necessidades da humanidade face ao condicionalismo dos recursos naturais. A complexidade do conceito turismo marítimo-desportivo reside principalmente na dificuldade em encontrar uma forma esclarecedora de definir o turismo. Isto é, o turismo é compreendido como o ato da saída do *habitat* habitual para se instalar, por um certo período de tempo, num sítio onde se pretende conhecer, experienciar e divertir (Lukovic, 2013). Essa noção é influenciável devido à fraca definição das fronteiras entre as viagens turísticas e os outros tipos de viagens, algumas com características semelhantes às turísticas, nomeadamente viagens de estudo e algumas de trabalho (Cunha, 2001). Uma vez que não se pretende aprofundar o pensamento crítico sobre o conceito de turismo, iremos admitir a definição da OMT (Organização

Mundial do Turismo) que vê o turismo como *"o conjunto das atividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadias em locais situados fora do seu ambiente habitual por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, de negócios e outros"* (Cunha, 2001, p. 30).

O constante crescimento do mercado do turismo marítimo-desportivo é notório e significativo, apesar de se registar uma queda significativa na rota de crescimento devido a atual conjuntura de crise económica mundial. Isto aumenta a necessidade de se efetuarem estudos do mercado desse tipo de turismo, para que se possa alcançar um desenvolvimento sustentável. Cabo Verde não pode ser uma exceção, daí o motivo levado a cabo por este trabalho que desenvolve no seu âmbito um estudo da realidade cabo-verdiana em relação às suas potencialidades para a prática do turismo marítimo-desportivo. Há que perguntar: O que se pretende para o mercado do turismo marítimo-desportivo cabo-verdiano? Para onde direccionar o seu desenvolvimento? E o que é possível fazer com as condições naturais existentes (Lukovic, 2013).

1.3. Objetivo

De acordo com o âmbito do trabalho, surge a seguinte questão *à priori*: Cabo Verde é dotado de um potencial para o desenvolvimento de atividades marítimo-desportivas?

Neste sentido o presente trabalho tem como objetivo geral avaliar o potencial do turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde partindo da análise da população residente. Considerando este objetivo geral, apresentam-se de seguida objetivos específicos:

Considerando este objetivo geral, apresentam-se de seguida os seguintes objetivos específicos:

1. Determinar, através da perceção dos residentes do arquipélago de Cabo Verde, quais os atributos de destino mais relevantes para o desenvolvimento de atividades marítimo-desportivas;
2. Caraterizar o comportamento de prática de atividades marítimo-desportivas dos indivíduos residentes em Cabo Verde;

3. Caraterizar o comportamento de viagem para a prática de atividades marítimo-desportivas;

4. Determinar quais os atributos de destino mais valorizados pelos inquiridos quando se deslocam em viagem para realizar atividades marítimo-desportivas;

5. Verificar se existem diferenças na perceção dos atributos de destino de Cabo Verde para o desenvolvimento de atividades marítimo-desportivas pelas diferentes variáveis sociodemográficas dos respondentes.

1.4. Estrutura e organização da dissertação

O referido trabalho de investigação está dividido em quatro capítulos distintos.

1º) Fez-se a parte introdutória do trabalho que remete para a contextualização, a justificação do estudo, o âmbito em que se desenvolve, as questões de partida e os objetivos.

2º) Cabo Verde é estudado com base na sua história, geografia, demografia, economia e turismo.

3º) O terceiro capítulo deste trabalho aborda essencialmente do tema da investigação em si. Ao longo deste capítulo aborda-se a questão do turismo marítimo-desportivo, que começa com uma pequena nota introdutória, seguido de alguns conceitos e características na ótica de alguns autores. Seguidamente expõe-se o turismo desportivo, o turismo marítimo-desportivo, o perfil do turista marítimo-desportista e o turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde. A segunda parte deste capítulo referencia os atributos de destino, tema principal da dissertação, quais os atributos dos destinos para a prática das atividades marítimo-desportivas, seguida de alguns conceitos e características dos destinos, aborda também dos atributos como motivação para a escolha de um destino.

4º) O quarto capítulo, construtivo, é sobre a metodologia, uma das partes mais importantes do estudo, pois nessa parte apresentam-se os objetivos da investigação, como foi feita a elaboração do questionário e a aplicação do mesmo.

5º) No quinto capítulo, analítico apresentam-se e discute-se os resultados obtidos e por fim.

6º) No sexto capítulo conclusivo é a parte das principais conclusões retiradas do estudo.

II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

2.1. Cabo Verde

A primeira ilha do arquipélago de Cabo Verde a ser descoberta foi a ilha de Santiago em 1460 pelos navegadores Portugueses (Albuquerque & Santos, 1991). Atualmente, Cabo Verde tem-se afirmado cada vez mais como destino turístico de referência, tendo o sol e as praias como os principais fatores pelo qual os turistas escolhem o país para passar as férias.

O arquipélago de Cabo Verde é constituído por dez ilhas, onde nove são habitadas, e alguns ilhéus, com uma superfície total de 4033 km² e uma população que ronda os 480 000 habitantes. Localiza-se no Oceano Atlântico, a aproximadamente 450-500 km da costa ocidental do continente africano, do cabo de Senegal, e pertence à região da Macaronésia que abrange também os arquipélagos das Canárias, Madeira e Açores. As ilhas, de origem vulcânica, dividem-se em Barlavento (Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal e Boavista) e Sotavento (Brava, Fogo, Santiago e Maio). A capital de Cabo Verde é a cidade da Praia, situada na ilha de Santiago. A língua oficial é o português e a língua materna é o crioulo (Santos, 2009).

2.1.1. História

O descobrimento de Cabo Verde levanta algumas controvérsias. Existe a possibilidade, não comprovada na literatura, de as ilhas terem sido descobertas desde a antiguidade "*(...) por navegadores árabes ou de outra origem*" (Gomes, 2010, p. 9).

Existem referências que apontam Vicente Dias, navegador henriquino como um suposto descobridor de uma ou mais ilhas de Cabo Verde no ano de 1445 (Gomes, 2010). O mesmo autor dá-nos a conhecer o relato da segunda navegação de Luís de Cadamosto em 1456 (Gomes, 2010) que reclama para si o descobrimento de quatro ilhas: Boavista (nome que afirma ter atribuído à primeira vista de terra), Santiago, Maio e Sal (Albuquerque & Santos, 1991)

Sabe-se, devido à carta de 3 de Dezembro de 1460, do rei D. Afonso V para o seu irmão D. Fernando, que nessa data eram conhecidas cinco ilhas de Cabo Verde,

oferecidas pelo rei ao irmão juntamente com as ilhas dos Açores e da Madeira. Esse documento remete para o ano de 1460, o descobrimento "oficial" dessas cinco ilhas: S. Jacobo (Santiago), S. Filipe (Fogo), das Maias (Maio), S. Cristóvão (Boavista) e Lhana (Sal). O descobrimento das primeiras ilhas, Santiago e Fogo, teria sido precisamente *"no dia 1 de Maio de 1460, pois se sabe que ele ocorreu quando D. Henrique ainda vivia, e só com o descobrimento naquele dia se justifica o nome dado à massa insular encontrada"* (Albuquerque & Santos, 1991, p. 36). De acordo com um documento de 19 de setembro de 1462, essas ilhas foram descobertas por António da Noli a serviço do infante D. Henrique, mas há controvérsias, pois Diogo Gomes reclama para si o descobrimento, acompanhado por António da Noli em embarcações diferentes. Afirma que juntos *"avistaram ilhas no mar"* (Albuquerque & Santos, 1991, p. 35), sendo ele o primeiro a chegar a uma das ilhas (Santiago). Diogo Gomes explica que a entrega da capitania da ilha de Santiago a Da Noli, foi devido ao facto do mesmo ter chegado antes a Portugal e ter pedido para si a Capitania, ao rei (Albuquerque & Santos, 1991).

O fato do Diogo Gomes ter atribuído a si mesmo o descobrimento, relatando de uma forma detalhada os acontecimentos (sem excluir em momento algum a presença do seu companheiro António da Noli), associado ao facto de António da Noli ser apresentado como descobridor apenas em documento firmado pelo rei, faz aumentar a autenticidade dos relatos de Diogo Gomes, apesar de ser oficial o reconhecimento de Da Noli como o principal descobridor (Albuquerque & Santos, 1991).

Segundo uma carta de doação de 29 de outubro de 1462, as ilhas que compõem o grupo ocidental foram descobertas, por Diogo Afonso, escudeiro de D. Fernando. Acredita-se que essas ilhas foram descobertas entre Dezembro de 1460 e Outubro de 1462, que corresponde ao intervalo de tempo entre a carta de doação em 1460 e o texto que apresenta pela primeira vez as ilhas (Albuquerque & Santos, 1991).

2.1.2. Povoamento

O povoamento do arquipélago de Cabo Verde inicia-se pela ilha de Santiago em 1462. Isso porque de entre as ilhas do arquipélago, Santiago era a que apresentava condições mais favoráveis, nomeadamente bons portos e fontes de água

doce. O povoamento e administração da ilha seguiu um modelo de capitánias donatárias, ou seja, foram criadas duas capitánias, norte e sul, que corresponde a Alcatrazes e Ribeira grande respetivamente. A capitania de Alcatrazes foi atribuída a Diogo Afonso e a da Ribeira Grande, onde se inicia o povoamento, a António da Noli (Albuquerque & Santos, 1991).

Segundo o que escreve Ilídio Baleno Albuquerque & Santos, (1991), o povoamento terá sido incipiente nos primeiros quatro anos, de acordo com o depoimento, em 1466, de padres franciscanos que afirmam ter encontrado a região praticamente desabitada, com apenas alguns habitantes que se ocupavam da colheita de algodão.

Foi-lhes concedido, paralelamente, o título de capitães-donatários. Devido a esse cargo, por um lado, beneficiavam de largos privilégios económicos e, por outro, detinham o direito de estabelecer impostos e de conceder as terras aos colonos em regime de sesmaria. Além disso, os dois detinham extensos poderes de jurisdição, embora limitados pelo Tribunal do Reino em relação às causas penais. (Martins, 2009: pp. 18-19).

Para além de alguns povos Europeus, o povoamento das ilhas foi feito por escravos e negros livres. Perante a carência de mulheres brancas nas ilhas, com o passar dos tempos e pelo fato das ilhas serem isoladas, os homens brancos começaram a unir-se com uma ou mais mulheres escravas, o que resultou o processo de mestiçagem. Cada ilha tinha características populacionais próprias, no que se refere ao comportamento, hábitos, estilos de vida, tradições, até mesmo o crioulo é diferente. Tudo, resultado dos vários processos de povoamento utilizados (Martins, 2009).

2.1.3. Geografia

O arquipélago de Cabo Verde fica situado a 450-500 km da África, na zona tropical do Atlântico Norte. É composto por 10 ilhas, sendo que uma delas é desabitada e alguns ilhéus de origem vulcânica e possui uma área total de terras emersas de 4033,37 km². A ilha de Santiago é a maior de todas, possuindo 991 km², enquanto a ilha de Santa Luzia, a ilha desabitada é a menor com uma área de 35 km².

As ilhas do arquipélago estão divididas em dois grupos, as de barlavento, 2230 km² (Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal e Boavista) e as do sotavento 1803 km² (Maio, Santiago, Fogo e Brava) (Albuquerque & Santos, 1991).



Mapa 1. Mapa de Cabo Verde.

Fonte: <http://www.worldmapfinder.com>.

O espaço marítimo ultrapassa os 600.000 km², o que torna um fator importante para as ilhas no que concerne ao controlo e exploração económica (Albuquerque & Santos, 1991).

O arquipélago fica situado perto da faixa do “Sahel”, caracterizado por clima árido e semiárido que influencia muito as ilhas.

Secas e crises têm sido acontecimentos constantes no arquipélago, constituindo, só por si, os maiores desafios para a população, que vive, fundamentalmente da agricultura pouco diferenciada e de algumas atividades com ela ligadas. Nada pode o engenho humano para alterar tais fenómenos de escala planetária. A virtude está em tirar o melhor partido das particularidades do clima. (Albuquerque & Santos, 1991, p.1).

As ilhas do Sal e da Boavista são ricas em sal; a ilha de Santo Antão tem algumas pozolanas e muitas rochas vulcânicas; e a ilha do Fogo tem o vulcão que

atrai muitos turistas. O clima de Cabo Verde é caracterizado por duas estações: estação seca (de Dezembro a Junho) e estação das chuvas (de Agosto a Outubro) que é muito irregular. Os meses de Julho e Novembro podem ser considerados de transição (Albuquerque & Santos, 1991)

As chuvas, concentradas numa única estação e caindo num pequeno número de dias, muito irregulares interanualmente, criam um contraste vigoroso com os outros elementos climáticos como referimos anteriormente. É muito difícil utilizar o conceito de valor médio das precipitações, porquanto os totais são muito variáveis, quer os mensais, quer os anuais (Albuquerque & Santos, 1991 p. 5).

2.1.4. Demografia

Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística [INE] (2010), no último censo realizado, a população Cabo-Verdiana era composta por 491.683 pessoas residentes em todo território nacional, sendo que 248.282 são mulheres e 243.401 são homens.

De acordo com Santos (2011), entre 2000 e 2010 a população do país registou um crescimento médio anual de 1,24%, valor inferior ao ocorrido na década anterior, que foi de 2,4%, evidenciando-se em Cabo Verde uma população jovem (54,4% da população tem menos de 25 anos), e com uma esperança de vida à nascença de 72,9 anos, denotando-se também uma maior longevidade nas mulheres (76,6 anos para as mulheres, e 68,9 para os homens).

A distribuição da população Cabo Verdiana (ver tabela 2) de acordo com as ilhas é a seguinte: as duas ilhas mais populosas de Cabo Verde são a ilha de Santiago, que possui um total de 273.719 habitantes e a ilha de São Vicente com um total de 76.107 habitantes. A ilha de Santo Antão possui 43.915 habitantes, a ilha do Fogo possui 37.051 habitantes e a ilha do Sal possui 25.765 habitantes. As ilhas menos populosas são, São Nicolau com 12.817 habitantes, Boavista com 9.162 habitantes, Maio com 6.952 habitantes e por último a ilha da Brava com 5995 habitantes (INE, 2010).

Tabela 2. Distribuição da população Cabo-verdiana segundo as ilhas.

Distribuição da população Cabo-verdiana segundo as ilhas	
Boavista	9.162
Brava	5995
Fogo	37.051
Maio	6,952
Sal	25.765
Santiago	273.719
Santo Antão	43.915
São Nicolau	12.817
São Vicente	76.107

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do INE (2010).

2.1.5. Economia

A moeda que vigora em Cabo Verde é o escudo Cabo-Verdiano. A economia de Cabo Verde é fortemente condicionada pela conjuntura externa, sendo muito dependente das importações de energia, alimentos e face aos fluxos de capitais oriundos do estrangeiro (remessas de emigrantes e donativos). De 2000 a 2010, o PIB de Cabo Verde cresceu em média 6.2%. O setor do turismo tem tido um forte desenvolvimento. No primeiro trimestre de 2012, verificou-se um crescimento de 28% no número de dormidas e 14% no número de hóspedes em relação ao mesmo período do ano anterior. O *World Travel and Tourism Council* (WTTC) estima que nos próximos dez anos o turismo terá um crescimento anual de aproximadamente 10% (7.3% em termos reais) (Banco Espírito Santo [BES], 2012).

O país tem alcançado resultados na economia que têm merecido o apreço das principais instituições internacionais. Prevê-se nos próximos anos um crescimento de quase 50% nos sectores da energia, água e transportes (BES, 2012). Segundo o indicador de facilidade em fazer negócios do *World Bank Doing Business*, de entre as 185 economias analisadas, Cabo Verde ficou no ranking 122, a 2ª melhor classificada na África Central e Ocidental. No Índice de Desenvolvimento Humano da Organização das Nações Unidas, Cabo Verde aparece no primeiro plano entre os países posicionados na classe “desenvolvimento humano médio”, ocupando o

ranking 133 à escala global, num grupo de 187 países observados. Em 2011, Cabo Verde era o sétimo país melhor classificado da África Subsaariana. Cabo Verde classificou-se em 2º lugar entre os 52 países africanos analisados, no Índice *Ibrahim* de Governação Africana, sendo apenas ultrapassado pelas Maurícias (BES, 2012). A economia cabo-verdiana é uma economia de serviços com o PIB de 75% em 2011 (BES, 2012).

O sector do turismo tem um papel principal de crescimento no arquipélago. Segundo os dados do BES (2012), a repartição do PIB por setores em 2011 era a seguinte: 26.0% turismo e comércio, 23.6% transporte e comunicações, 13.9% administração pública, educação e saúde, 10.7% construção, 8.2% agricultura, silvicultura, pesca e caça, 7.2% sector financeiro, imobiliário e serviços às empresas, 3.4% indústria extrativa, 3.4% indústria transformadora, 3.5% eletricidade, gás, água e outros serviços.

2.1.6. Turismo

Desde sempre, a posição geográfica de Cabo Verde ajudou bastante na ligação com o exterior. Situada entre três continentes (África, América e Europa), o arquipélago afirma-se como ponto de referência para a navegação no oceano atlântico, depois da sua descoberta. Em diversas ocasiões, vários navegadores efetuaram paragens no arquipélago para abastecer, descansar, socorrer pessoas ou mesmo para recuperar forças (Nascimento, 2010).

O turismo em Cabo Verde, começa com mais força a partir do momento da construção do primeiro aeroporto internacional de Cabo Verde, situado na ilha do sal. A ilha foi escolhida por ser a mais plana, o que tornaria mais fácil a implementação da infraestrutura. A 13 de agosto de 1939, desembarcou o material destinado ao início das obras que se situaria no largo de Espargos. Foi recrutada mão-de-obra local e das outras ilhas para uma maior rapidez na operacionalidade do ponto de escala. Foram melhoradas as infraestruturas já existentes e as estradas e caminhos. Em meados de dezembro as instalações foram inauguradas oficialmente com as obras a decorrer, mas funcionou até Dezembro de 1941, para ser reinaugurada a 15 de maio de 1949, permitindo assim uma nova abertura do país ao mundo. Entretanto, para a aviação internacional, o aeroporto representava apenas um

ponto de referência no atlântico para o reabastecimento das aeronaves com pouca autonomia para uma travessia direta (Nascimento, 2010).

Segundo o INE (2013), em 2002, os estabelecimentos hoteleiros hospedaram 152.032 hóspedes, que geraram 693.658 dormidas, correspondendo a uma estadia média de 4,2 noites e originando numa taxa de ocupação-cama de 41%. Onze anos depois, o movimento de hóspedes e dormidas nos estabelecimentos hoteleiros registou um crescimento médio anual de 13,4% e 17,0%, traduzido em termos absolutos em, 533.877 hóspedes e 3,3 milhões de dormidas. A estadia média passou para 6,0 noites e a taxa de ocupação-cama para 57%, com acréscimos de 1,8 noites e 15,8, respetivamente

Os gráficos número 1 e 2, mostram a movimentação de hóspedes dos oito países que mais vezes visitaram Cabo Verde, a evolução do número de entradas e dormidas entre 2002 a 2012.

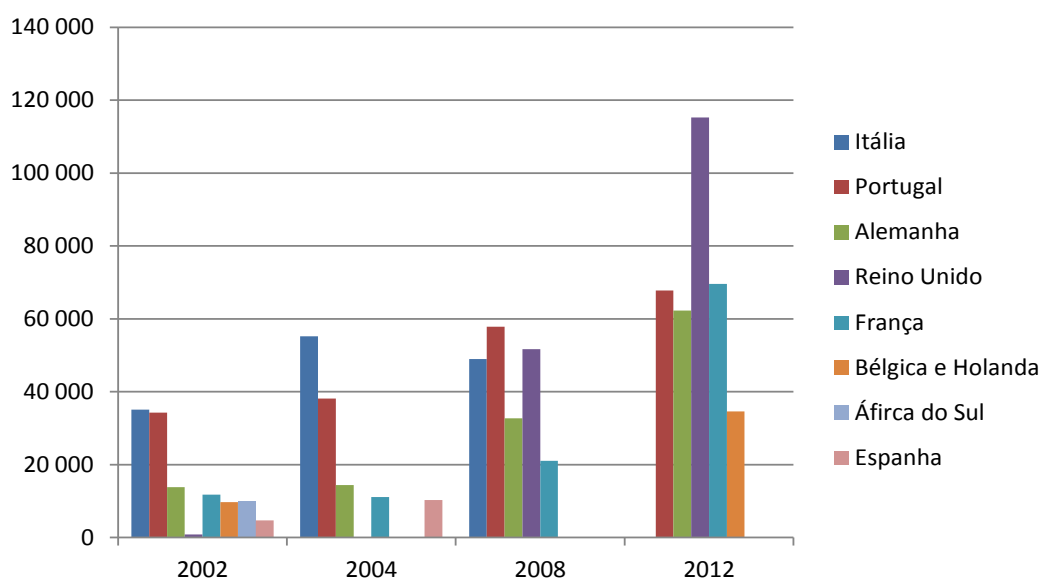


Gráfico 1. Número de entrada de turistas em Cabo Verde.

Fonte: elaboração própria com base nos dados do (INE, 2013).

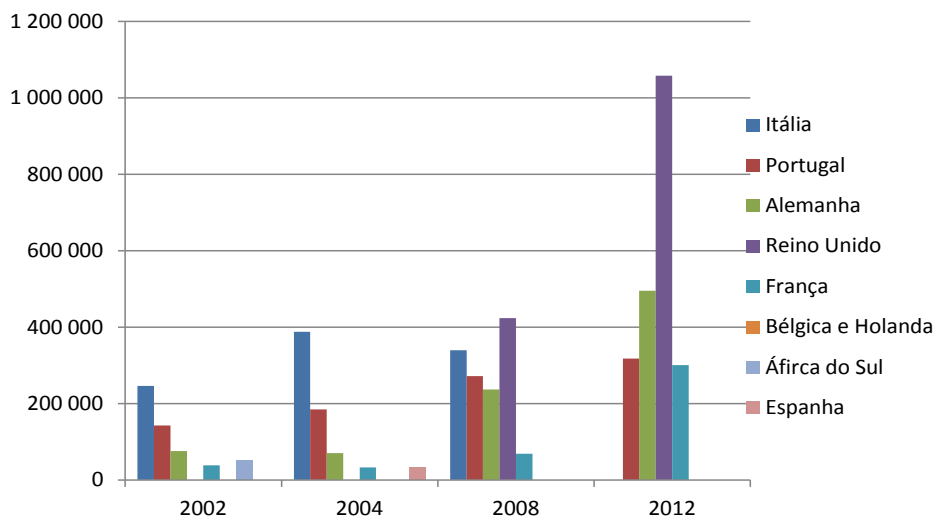


Gráfico 2. Número de dormidas de turistas em Cabo Verde.

Fonte: elaboração própria com base nos dados (INE, 2013).

Segundo o INE (2013), a análise por tipologia de alojamento mostra que, ao longo dos onze anos, os hotéis foram os estabelecimentos que albergaram um maior número de hóspedes, representando uma média de 78,8% do total das entradas. Seguidamente aparecem as residenciais, com cerca de 8,7% e, das pensões com 4,7%, gráfico número 3. Na maior parte, os estabelecimentos registaram variações médias anuais positivas, com maior relevo nos hotéis-apartamentos (15,9%), seguidos de hotéis (14,8%) e pensões (13,1%). Verificou-se uma tendência inversa nas pousadas, com uma variação média anual de -4,5%.

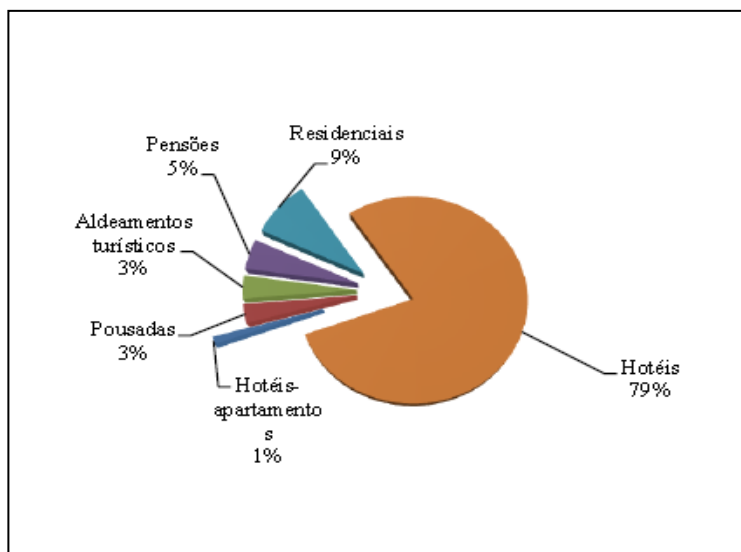


Gráfico 3. Distribuição de hóspedes por tipo de estabelecimento.

Fonte: INE (2013).

Durante esses onze anos, a ilha do Sal teve maior taxa de acolhimento, com uma média anual de 54,6% do total das entradas. De seguida aparece Santiago, com 15,9% e, Boavista com 15,6% do total das entradas nos estabelecimentos hoteleiros, como se pode verificar no gráfico número 4. Todas as ilhas apresentaram variação média anual positiva, com destaque para as ilhas da Boa Vista (36,5%) e Santiago (10,9%) (INE, 2013).

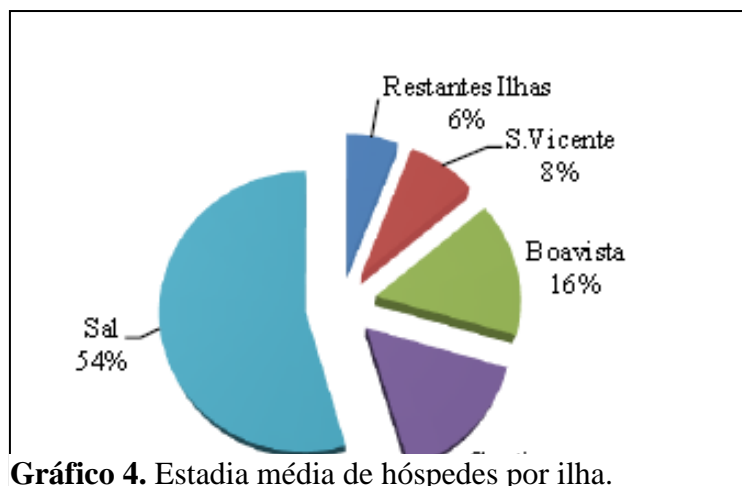


Gráfico 4. Estadia média de hóspedes por ilha.

Fonte: (INE, 2013).

Entre 2002 a 2012, a estadia média nos estabelecimentos hoteleiros, a nível nacional, foi de 5,0 noites. Relativamente à origem dos hóspedes, as estadias médias mais alongadas foram as dos residentes em Itália (6,4 noites), Reino Unido (6,0) e Alemanha (5,9). Mostrando a separação por tipo de estabelecimento, verificaram-se maiores estadias médias, nos hotéis (5,4 noites), aldeamentos turísticos (4,0 noites) e hotéis-apartamentos (3,9) (INE, 2013).

Também neste período (de 2002 a 2012), a ilha da Boavista foi a que recebeu mais hóspedes, representando um total de 36,5% de turistas em Cabo Verde, seguido da ilha de Santiago 10,9%, São Vicente com 8,0% e por fim a ilha do Sal, com 7,2%. As restantes ilhas ficaram, no total, com uma percentagem média anual de 16,1% (INE, 2013).

Relativamente às dormidas no período 2002 a 2012, as estatísticas apontam o seguinte: a ilha da Boavista mais uma vez teve a maior percentagem, representando um total de 39,0%, seguido da ilha do Sal 11,4%, São Vicente com 5,8% e por fim a ilha de Santiago, com 5,6%. As restantes ilhas ficaram, no total, com uma percentagem média anual de 17,4% (INE, 2013).

2.2. Turismo marítimo-desportivo

O turismo marítimo é um sector em expansão da indústria do turismo a nível mundial, nacional, estadual e local. Uma série de desportos marítimos fazem parte do produto do turismo marítimo-desportivo tais como a canoagem, vela, pesca, mergulho, surf, windsurf, esqui aquático, canoagem, caiaque, jet ski, barco e jet equitação (Hudson, 2003).

Todo o tipo de turismo marítimo-desportivo atrai diferentes tipos de turistas mas com o objetivo comum. Esses indivíduos praticam em diferentes épocas, apesar de terem alguns pontos comuns, tem habilidades e níveis de experiência variados, tem várias formas de viajar para um destino para praticar a atividade, tudo isso exige algum esforço financeiro mínimo ou substancial, dependendo do nível de habilidade e do tipo de desporto pretendido (Hudson, 2003).

2.2.1. Turismo Desportivo

Atualmente, o desporto é considerado fenómeno social do mundo devido ao seu apelo universal. Igualmente a OMC e WTTC (1996) aponta o turismo para ser a maior atividade económica no mundo. O problema reside na avaliação da extensão em que eles se interagem e facilitam o crescimento um do outro (Hudson, 2003).

O turismo desportivo é um segmento da indústria do turismo que está sempre em crescimento e abrange as viagens para praticar desporto, viagens para ver desporto e atrações. A definição e o alcance do turismo não é precisa, e devem ser estabelecidas prioridades como muitos setores do turismo que contribuem para este mercado. Como a indústria do turismo desportivo continua a crescer e ser reconhecida, os programas académicos e estudiosos irão desenvolver e acrescentar ao corpo de conhecimento e profissionalismo do setor turístico importante (Hudson, 2003).

Segundo Reis (2012), o turismo desportivo apresenta seguinte tipologia, representada na tabela número 2:

Tabela 3. Tipologias de turismo desportivo.

Turismo de prática desportiva	Conjunto de atividades desportivas em que participem turistas enquanto praticantes (golf, ténis, esqui, surf, spas, etc.).
“Turismo desportivo de ação”	<i>“Atividade física é um iniciador e um intermédio da experiência que se vive”.</i> (Pigeassou, 2004)
Turista Praticante Desportivo	Turista que, durante a sua viagem pratica uma qualquer atividade desportiva, independentemente da motivação principal da viagem. Os turistas podem ser subdivididos conforme o grau de empenhamento e intensidade para a prática do desporto escolhido (lazer e competição) Participação ativa.
Turismo espetáculo	Conjunto de atividades desportivas enquanto espetadores: assistência a espetáculos desportivos (Jogos Olímpicos, Campeonato Mundial de Futebol, Campeonato do Mundo da Fórmula 1, Rip Curl Pro, etc.).
“Turismo desportivo eventos”	<i>“Uma proximidade sensorial e emocional com a situação real e essencial”</i> (Pigeassou, 2004)
Turista Espectáculo Desportivo	Turista que, durante a sua viagem, assiste a um qualquer espetáculo ou evento desportivo, independentemente da motivação principal da viagem. Participação passiva.
Outras formas de turismo desportivo	Conjunto de práticas sociais que associam ao turismo e desporto:
Outros contextos turístico-desportivos	- Turismo Desportivo de Cultura, que se refere a um carácter mais cognitivo da cultura desportiva que pode estar associado a um sentido de história desportiva, de curiosidade intelectual ou de veneração (envolve as visitas a atrações relacionadas com o desporto, <i>Hall of Fame</i> , Museu Nascar e outros locais históricos do desporto);
Outros clientes turístico-desportivos	- Turismo Desportivo de Envolvimento, que se refere às situações inerentes ao mundo do desporto, nomeadamente às inúmeras possibilidades de viagem turística associadas à administração desportiva ou ao treino (staff de uma competição, workshops de formação desportiva).

Fonte: Baseado em Reis (2012).

Vários autores usam diversas formas para definir o turismo desportivo. Passa-se a citar algumas definições na ótica de alguns autores:

1) Turismo desportivo inclui todas as viagens realizadas para longe da sua residência principal com o intuito de participar em atividades desportivas para recreação ou competição, viagem para observar desporto nas bases ou nível de elite, e viagem para visitar uma atração do desporto, como um pavilhão desportivo de fama ou parque aquático (Gibson, Attle, & Yiannakis, 1997 como referido em Hudson, 2003);

2) *Ruskin* (1987) afirma que o turismo desportivo pode ser entendido como *"Uma expressão de um padrão comportamental de uma pessoa durante certos períodos do seu tempo de lazer, sendo realizado parcialmente em ambientes naturais atrativos e parcialmente em instalações artificiais ao ar-livre desportivas e de recreação física"* como referido em (Silva, 2013);

3) Para *Hall* (1992), o turismo desportivo é *"Uma viagem com propósitos não-comerciais para participar ou observar atividades desportivas fora da sua área de residência"* como referido em (Silva, 2013).

4) Já *Weed e Bull* (1997) afirmam que o turismo desportivo compreende *"Férias envolvendo atividades desportivas, quer como espectador como participante"* como referido em (Silva, 2013).

5) Para *Gibson* (1998) o turismo desportivo é toda *"Viagem de lazer que retira os indivíduos temporariamente das suas comunidades para participarem ou observarem atividades físicas ou venerarem atrações associadas com a atividade física"* como referido em Silva (2013).

Segundo *Reeves* (2000), como referido em Silva (2013), os turistas desportivos podem ser divididos em seis categorias distintas, que diferem entre si ao nível da importância do desporto no processo de tomada de decisão do destino, motivações para participar ou não em atividades desportivas durante a viagem, perfil do grupo com que viaja, estilo de vida e perfil de gastos com atividades desportivas na viagem:

1) **Turista Desportivo Casual:** toma decisões sem importância porque participa por obrigação e não porque é relaxante, o tipo de perfil de grupo é em

família, quanto ao estilo de vida o desporto não tem importância e pretende gastar o mínimo possível;

2) Turista Desportivo Esporádico: toma decisões relativamente importantes, participa nas atividades em causa quando essas são convenientes, o perfil do grupo são a família ou amigos, o desporto não é essencial e pretende gastar o mínimo, exceto em atividades irrepetíveis;

3) Turista Desportivo Ocasional: toma decisão por vezes determinante e participa porque complementa a experiência turística, não participa quando tem outros compromissos, o perfil do grupo é individual, especialmente turistas de negócios, é o tipo de consumidor ostentatório e gasta elevado nessas ocasiões;

4) Turista Desportivo Regular: toma decisões importantes porque é parte significativa da sua viagem, não participa quando as questões financeiras ou temporais não permitem, o perfil do grupo é individual, para eles o desporto é importante e pretendem gastar consideravelmente;

5) Turista Desportivo Dedicado: toma decisões muito importantes, participa porque é central à experiência turística, só não participa quando existem barreiras inesperadas, o perfil de grupo é sozinho ou com pessoas com motivações semelhantes, o desporto é determinante na sua vida e pretendem gastar extremamente alto e consistente;

6) Turista Desportivo Determinado: toma decisões muito importantes mas com pouca autonomia, participa porque é a única razão da viagem, não participa quando tem alguma lesão ou por medo de lesionar, o perfil de grupo é grupo de elite ou em solitário, o desporto é a sua profissão e pretendem gastar extremamente alto, mas financiado por outrem.

Segundo DaCosta (2006), a importância do turismo desportivo é indiscutível. O turismo internacional atualmente gera por volta de 11% do PIB mundial, com crescimento estimado em 4.1% ao ano, e a indústria desportiva mobiliza 2.5% do comércio mundial, estes dois mercados tendem a ser complementares. Confirmando tal previsão, o Conselho Internacional de Turismo Desportivo, em estudo realizado em 10 países diferentes, verificou que o turismo desportivo já é responsável por 32% do total de atividades turísticas nos países investigados. Em suma, pode-se afirmar que existem três tipos diferentes de comportamentos relacionados ao turismo

desportivo: o turismo desportivo ativo; turismo desportivo de eventos; e turismo desportivo de visita (visita a estádios, museus de desportos, clubes, etc.). Sendo assim pode-se definir o turismo desportivo como viagens com fins recreativos nas quais os indivíduos participam de atividades físicas, assistem eventos desportivos ou visitam atrações associadas a atividades desportivas (DaCosta, 2006).

2.2.2. Turismo Náutico

O turismo náutico é uma atividade que tem como motivação principal usufruir de uma viagem ativa em contacto com a água, com a possibilidade de realizar todo o tipo de atividades náuticas, em lazer ou em competição (Turismo de Portugal [TP], 2006).

Os seus principais mercados são a náutica de recreio, conjunto de experiências referentes à realização de desportos marítimo-desportivos ou de caráter náutico, como forma de lazer e entretenimento. Abrange uma grande variedade de desportos: vela, windsurf, surf, mergulho, etc., e a náutica desportiva experiências baseadas em viagens efetuadas com objetivo principal de participar em competições marítimo-desportivas. É um mercado muito específico, com as suas próprias regras de funcionamento (TP, 2006).

De acordo com o Ministério do Turismo [MT] (2010) a náutica engloba toda a atividade de navegação que se desenrola em embarcações sob ou sobre as águas, paradas ou correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas ou oceânicas. A navegação, quando considerada como uma prática turística, caracteriza o segmento denominado Turismo náutico.

Segundo o TP (2006), o sector do turismo náutico pode ser dividido em dois grandes grupos, de acordo com os requisitos que estabelecem o seu desenvolvimento competitivo. No primeiro grupo inclui uma lista de fatores básicos que referem às condições mínimas e indispensáveis que um destino deve cumprir para estar no mercado, esses fatores são (TP, 2006):

- 1) Ótimas condições naturais (mar, clima, etc.) para a prática de atividades náuticas;

2) Vasta rede de instalações náuticas (portos desportivos, marinas, etc.) com todos os equipamentos e serviços necessários (energia, água, tratamento de resíduos, etc.) com boa acessibilidade;

3) Oferta de cursos de aprendizagem de desportos marítimo-desportivos;

4) Oferta de alojamento e restauração nas zonas envolventes dos locais onde se realizam desportos marítimo-desportivos.

Por outro lado, de acordo com o TP (2006) apresenta 11 fatores chave de êxito que um destino deve cumprir para garantir um valor diferencial em relação aos concorrentes, obtendo assim uma forte vantagem competitiva no mercado. Nomeadamente: legislação adequada, que permita o estímulo ao desenvolvimento das atividades marítimo-desportivo-recreativas; elevado número de empresas especializadas; ampla e variada oferta de atividades em todas as tipologias de desportos marítimo-desportivos; serviços de elevada qualidade; presença de construtores de embarcações de reconhecido prestígio internacional; ampla cobertura de serviços e empresas de apoio especializadas (manutenção, reparação, venda de material e equipamento, etc.); desenvolvimento de produtos integrados de oferta desportiva e alojamento (estações náuticas); excelentes condições de segurança nos portos desportivos e marinas; realização de eventos desportivos de nível internacional (regatas e outros eventos marítimo-desportivos); ampla e variada oferta de entretenimento e serviços complementares nas zonas envolventes dos locais para a prática de desportos marítimo-desportivos; disponibilidade de pessoal qualificado (tripulação, instrutores, etc.), com conhecimento de idiomas e experiência no apoio aos turistas; eficaz funcionamento de serviços de resgate e serviços médicos de urgência.

Segundo Gamito (2012), as atividades do turismo náutico podem ser subdivididas em 2 grandes grupos:

1) O grupo mais ativo que pode ou não ser associado à competição é a Navegação de Recreio, que inclui a vela de cruzeiro e navegação a motor e os Desportos Marítimo-desportivos que inclui a vela ligeira, *windsurf*, *kitesurf*, *surf*, *bodyboard*, *rafting*, remo, canoagem, *kayak*, *ski* aquático, motonáutica, a pesca desportiva, a caça submarina e o mergulho.

2) O grupo mais passivo inclui as atividades Marítimo-Turísticas (embarcações de média dimensão destinadas a tráfego fluvial ou costeiro, pequenas embarcações de passeio local), os Cruzeiros Marítimo-desportivos (grandes navios que percorrem os oceanos e escalam vários portos) e as Atividades de Contemplação e/ou Descanso (passeio ou desfrute do litoral e dos seus atrativos).

Os praticantes do turismo náutico têm como principal motivação desfrutar de uma viagem ativa em contacto com a água, com a possibilidade de realizar todo o tipo de atividades náuticas, em lazer ou em competição (TP, 2006).

2.2.3. Indicadores do turismo marítimo-desportivo

Os europeus realizam aproximadamente 3 milhões de viagens de uma ou mais noites, com o objetivo principal o turismo náutico. As atividades mais praticadas são a vela e o mergulho, que juntas totalizam mais de 1 milhão de praticantes com licença federativa na Europa, sem contar com os praticantes casuais (TP, 2006).

De acordo com as estimativas de profissionais do setor turístico entrevistado para o projeto do TP (2006), o mercado do turístico náutico cresce entre 8 e 10% ao ano, sobretudo nos produtos inovadores.

O mercado com maiores oportunidades é a vela, em todas as suas vertentes (Cruzeiros, vela ligeira, pranchas, regatas, navegação de lazer, armadores, tripulações, etc., completaram uma multiplicidade de possibilidades pessoais, económicas, desportivas, etc., que tornam esta atividade numa das com maiores possibilidades de futuro, sendo uma realidade já inegável). O país que regista a maior taxa de consumidores do turismo náutico é a Escandinávia, com 2,3% do total das viagens realizadas ao estrangeiro (TP, 2006).

O gráfico 5 apresenta o ranking dos países emissores vezes o número de turistas via marítima- 2008:

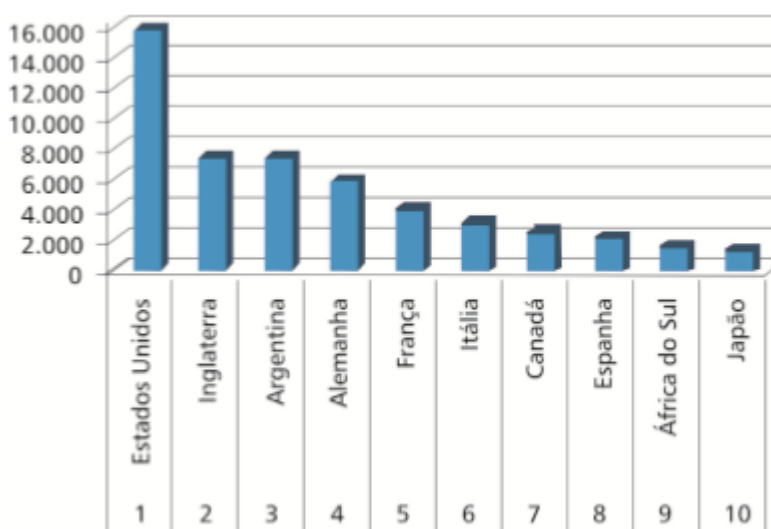


Gráfico 5. Ranking dos países emissores vezes o número de turistas via marítima- 2008.

Fonte: MT (2010).

A procura secundária do turismo náutico, ou seja os turistas que viajam por outras motivações e realizam atividades náuticas, são sobretudo turistas que viajam pelo sol & mar e realizam desportos aquáticos e excursões de barco como atividades secundárias. Relativamente às atividades realizadas pelos turistas internacionais europeus para o estrangeiro, constata-se que a procura secundária da náutica é estimada em 7 milhões de viagens por ano (TP, 2006).

2.3. Turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde

A história de Cabo Verde, a sua localização geográfica, bem como a vida dos seus habitantes estão ligadas ao mar. Dispõe ainda de frentes de água e baías que são espaços excepcionais e com grande potencial para acolherem infraestruturas dedicadas

à náutica de recreio, conciliando a melhoria da qualidade de vida dos residentes com o aproveitamento dos seus recursos naturais e turísticos (Sousa & Serra, 2005).

As suas condições naturais favoráveis, particularmente paisagísticas, ambientais e climáticas, a sua localização geográfica propícia na rota de correntes de tráfego internacionais, permitem-lhe constituir-se como um ponto de apoio à travessia do Atlântico, particularmente no sentido este-oeste, onde se regista um forte desenvolvimento do turismo náutico (Sousa & Serra, 2005).

Todavia, a economia deficiente, onde apenas a natureza foi generosa na beleza agreste das paisagens vulcânicas em contraste profundo com a cor turquesa do mar e na simpatia única das suas gentes, não permitiu até agora a construção de infraestruturas de apoio às atividades náuticas de turismo, recreio e desporto em Cabo Verde, principalmente que possam conceder condições adequadas ao abrigo de embarcações e à receção das suas tripulações e ao desenvolvimento da atividade turística em geral (Sousa & Serra, 2005).

Ultimamente constatou-se um desenvolvimento evidente do turismo, principalmente na vertente sol e praia, e as baías de Cabo Verde começam a encher-se de veleiros e iates que mesmo sem condições de apoio insistem em ficar por ali durante vários dias, ancorados ao largo ou nos raros pontões existentes em algumas ilhas. Tal realidade estimulou o interesse de alguns investidores nacionais e estrangeiros para as potencialidades de negócio num país principiante no setor, os quais têm vindo continuamente a apresentar ao governo de Cabo Verde propostas para a construção dos mais variados tipos de infraestruturas de apoio à náutica de recreio, sobretudo de grandes marinas, como por exemplo as propostas que foram apresentadas para a cidade do Mindelo, na ilha de S. Vicente, e da cidade da Praia, capital do país na ilha de Santiago (Sousa & Serra, 2005).

Apesar de Cabo Verde ter excelentes condições para a prática do mergulho e dos desportos marítimo-desportivos, necessita ainda de infraestruturas, e exceto de alguns polos turísticos o mergulhador encontra alguns obstáculos no que respeita o apoio logístico, que ao mesmo tempo, podem ser vistas como benefícios já que possibilitam a descoberta de uma realidade bem distante. Por exemplo, os pescadores podiam levar os turistas a observar de tartarugas em vez de caçá-los

desapiedadamente, contribuía para a preservação da espécie e para o turismo ecológico (Szymaniak, S/d).

Não existe nenhuma marina, nem clube náutico, as escolas de surf, e as aulas de natação são quase inexistentes. O mergulho livre pode ser praticado em duas variantes: a variante turística, o mergulhador, equipado com máscara, tubo, e barbatanas, visita a recifes e eventualmente tira fotografias e a observação do fundo oceânico ou a caça submarina. A temperatura da água em Cabo Verde é amena durante o todo o ano, mas se se quiser ficar na água mais tempo é preferível usar um fato, que protege no caso de possível contacto violento com as rochas, ou raras plantas venenosas (Szymaniak, S/d).

2.4. Atributos dos destinos para a prática das atividades marítimo-desportivas

Os destinos turísticos geram fenómenos complexos que os obrigam a serem concebidos como uma grande espaço aberto, dentro do qual se produzem contatos entre os visitantes e as ofertas que lhes são apresentadas (Giménez, 2006).

O sucesso da gestão de um destino turístico deriva unicamente da capacidade dos diversos agentes em executar os seus respetivos papéis e desenvolver, entre todos, uma unanimidade entre o modelo de desenvolvimento turístico e da sua aplicação rigorosa ao longo do tempo. Basta um desses agentes demonstrar pouca cooperação ou falta de colaboração para que o modelo seja comprometido. Tais agentes referidos anteriormente são: os turistas e visitantes, o setor económico e social turístico, as administrações públicas e sociedade em geral (Giménez, 2006).

2.4.1. Atributos de um destino turístico

São diversos os motivos que levam um indivíduo a deixar o seu ambiente natural e a viajar para um outro lugar. Tais motivos são variados e complexos e depende das necessidades e características pessoais de cada viajante. Pode variar desde os motivos profissionais, conhecer novas culturas e hábitos, buscar algo exótico e diferente que poderá ou não mudar a sua vida, motivos religiosos, políticos, sociais ou de lazer. Um destino tem que possuir um conjunto de características consideradas aceitáveis para que a permanência do turista seja agradável e para que futuramente possa voltar ou recomendá-la para outras pessoas.

Sendo assim podemos afirmar que um atributo de destino pode ser definido como um conjunto de características que um determinado local dispõe e que fazem com que ele se torna único e diferente de outros destinos.

O destino turístico pode ser compreendido como local, cidade, região ou país para onde se movimentam os fluxos turísticos, ou seja, ele pode ser analisado pessoalmente pelos consumidores, de acordo com o seu percurso de viagem, de formação cultural, do motivo da visita, do nível de educação e até mesmo da experiência anterior (Vignati, 2008).

Todos os destinos turísticos tem as suas características que os diferem dos demais, destacando-se as seguintes (Vignati, 2008):

1) Territorialidade: as áreas geográficas têm de ser bem definidas. A finalidade é o desenvolvimento de polos turísticos que possam integrar-se a outros *clusters* da mesma região ou de diferentes regiões administrativas;

2) Racionalidade: essa característica implica aproveitar o máximo de meios disponíveis (económicos, humanos, tempo), que devem ser avaliados com base na sua viabilidade e vantagens;

3) Unidade: tem como objetivo principal impedir a perda de recursos económicos e de eficácia, proveniente de ações duplicadas, desarticuladas ou inconscientes;

4) Previsão: as ações do plano devem estar orçadas e previstas no planeamento financeiro dos municípios;

5) Flexibilidade: está relacionada com a criação de estruturas e instrumentos de negociação e comunicação sistemática, para que o plano seja uma ferramenta vivo de ação e não apenas como peça de enfeite.

6) Descentralização: permite o fornecimento de instrumentos necessários para que as autoridades mais próximas ao público-alvo possam liderar os processos de planeamento turístico, com a finalidade de definir ações viáveis e criativas e adaptadas à realidade social;

7) Continuidade: o planeamento de um destino turístico pode estar estruturado por objetivos de curto, médio e longo prazo. Esses prazos podem ou não coincidir com os períodos do governo, e espera-se que os planos de desenvolvimento turístico e os objetivos sejam levados adiante pela administração responsável;

8) Participação: permite a conscientização e o engajamento da sociedade civil e o setor privado nos processos de planeamento e gestão do destino turístico, com o intuito de fortalecer a política e as ações definidas e desenhadas juntos para o futuro da comunidade;

Por outro lado *Giménez* (2006) afirma que há uma série de aspetos que configuram e devem ser levados em conta no momento de definir um destino turístico:

1) Espaço geográfico homogêneo: espaço com características comuns, capazes de suportar os objetivos de planeamento. O destino turístico pode associar-se a qualquer unidade territorial que tenha a vocação de planeamento e disponha de alguma capacidade administrativa para desenvolver esse mesmo destino. Os destinos turísticos para além de unidades territoriais básicas (países, regiões, estados, cidades ou lugares), podem englobar também uma ou várias nações, regiões, estados ou sub-regiões, comarcas ou sub-comarcas, províncias, lugar ou grupo de municípios, lugar ou comunidade, de forma que cada uma dessas unidades de gestão turística se configuram de acordo com a sua características históricas, geográfica, antropológica ou sociológica, ou qualquer outro motivo de integração;

2) O destino deve adquirir centralidade: o território em si deve constituir um atrativo turístico e um objetivo de visita, de forma que a deslocação para o destino seja um fator determinante da experiência turística dos viajantes (*Giménez*, 2006, como referido em *Sancho et al.*, 2002).

3) O destino deve apresentar uma oferta estruturada a serviço de determinadas satisfações dos clientes, a partir dos atrativos e recursos disponíveis e valorizados, ou seja, é um sistema adaptado em que os recursos, atrativos e empresas disponibilizam-se em conjunto para a satisfação dos turistas (*Giménez*, 2006, como referido em *Ejarque*, 2003).

4) Deve existir uma marca que se manifeste em forma de imagem atrativa, que traduza toda a oferta, faculte a sua identificação nos mercados e que gere uma interação dos afetos e sentimentos;

5) O destino deve dotar-se de uma função de comercialização conjunta.

Tabela 4. Os atributos de destino.

(Reis, 2012)	(Alves, 2010)	(Gomes, 2012)	(Barbieri & Sotomayor, 2013)
Paisagem e beleza natural/ Proteção e qualidade ambiental	Beleza/Paisagem/ Diversidade de plantas e animais	Beleza natural e paisagística	Qualidade do seu ambiente natural
Hospitalidade e acolhimento	Segurança	Segurança e hospitalidade	
Clima	Clima		
Bom acesso ao local/Acessibilidades			Fácil acesso/O acesso e infraestrutura/ A proximidade com a comunidade ou cidade
Preço (custo de vida)	Preço/Baixo custo de transporte		
Gastronomia	Gastronomia tradicional		
	Vida noturna e entretenimento/ Atracões culturais/ Praticar atividades ao ar livre	Animação de rua e animação noturna/ Atividades desportivas e culturais/	
	Um destino não congestionado		Área nunca lotada/ Lugar isolado e intocado
Diversidade de tipos de ondas/ Diversidade de locais para surfar/ Ambiente e cultura do surf/ Altura média das ondas/ Temperatura da água	Praias/Mar		Abundância de boas ondas/ Variedade de tipos de onda/ Tipos especiais de onda
Existência de bar/esplanada no local			Serviços de F & B localizado nas proximidades
Alojamento	Qualidade dos hotéis e aparthotéis		

Descanso e aliviar a tensão e o stress/ Procurar a aventura e distração	
Conviver com amigos e familiares	
Existência de infraestrutura de apoio (balneário com cacifos)	Instalações sanitárias localizadas
Lugares de interesse histórico e patrimonial/ Diversidade de atrações/ Tradição, costumes e artesanato	
Compras em lojas de referência	Bom lugar para conhecer outros surfistas/ Destino de surf mais populares
Espetáculos de entretenimento/Festividades e eventos	

Fonte: elaboração própria, com base em (Reis, 2012), (Alves, 2010), (Gomes, 2012), (Barbieri & Sotomayor, 2013).

2.4.2. Atributo como motivação para a escolha de um destino

"As motivações são apenas uma classe de determinantes do comportamento. Ao mesmo tempo em que o comportamento é motivado, ele também é quase sempre determinado biologicamente, culturalmente e situacionalmente". (Maslow, 1943: 3 como referido em Sampaio, 2009).

A motivação turística é um dos principais elos de ligação e conceito central de qualquer teoria para a compreensão do comportamento turístico (Carvalho, 2009). A dinâmica motivacional desenvolve-se ao longo da vida, dependendo em grande parte da experiência antecedente e é fortemente condicionada pela inserção social dos indivíduos, padrões de comportamento social e suas forças. Nesse sentido, as teorias da motivação turística devem facultar aos indivíduos uma visão mais ativa dos fenómenos e serem capazes de explicar as mudanças que se operam nas escolhas

dos turistas, a urgência de novos valores e os fatores motivacionais que fundamentem e possibilitem o surgimento de novos produtos turísticos (o ecoturismo e os subprodutos que lhe são derivados: *rafting*, escalada, montanhismo, *trekking*, etc.). Essas mudanças operam nos sistemas de valores sociais e afetam as práticas turísticas, são responsáveis pelas mutações que ocorrem nos processos da motivação (Carvalho, 2009).

Um indivíduo normalmente tenta satisfazer as necessidades básicas em primeiro lugar. Depois de satisfazer as necessidades básicas surge a necessidade de satisfazer outros tipos de necessidades, ou seja, as menos relevantes, essa é normalmente a ordem hierárquica das necessidades humanas. Entretanto, há exceções em que as necessidades menos relevantes podem predominar a mente das pessoas mesmo que as necessidades básicas não foram cumpridas. Em termos de grau de cumprimento, cada uma das necessidades não precisam ser satisfeitas a 100% antes que próximo nível de necessidade apareça (Maslow, 1970, como referido em Woodside & Martin, 2008).

A motivação é considerada um dos principais fatores de comportamento dos turistas, embora não seja fácil de estudar. Pode-se descrever o quê, quando, onde, quem e como, o desafio do turismo e tentar responder ao porquê da motivação das pessoas na escolha de um determinado destino e a sua motivação. A motivação é responsável em grande parte e considerada uma variável crítica pela variação do comportamento dos turistas, pois existem um conjunto de influências relacionadas entre si, que determinam a forma de agir (Woodside & Martin, 2008).

A motivação é o processo de ativação do comportamento, dirigindo-o, e sustentando-o para um objetivo particular, é o processo de ativação e persistência do comportamento. A motivação pode ser considerada como algo que implica, obriga, e energiza um indivíduo a agir ou se comportar de uma maneira particular em um determinado momento para alcançar algum objetivo ou propósito específico, centra-se sobre o porquê das pessoas se comportarem de determinadas maneiras perante determinadas situações (Shergill, 2010). A motivação ajuda-nos a explicar os fatores internos e externos que movem animais e pessoas com vista a cumprir determinados objetivos. Sempre que as causas de um tipo específico de comportamento não pode

ser facilmente observado na situação imediata, muitos psicólogos acreditam que é razoável para explicá-las sob o ponto de vista de vários motivos (Shergill, 2010).

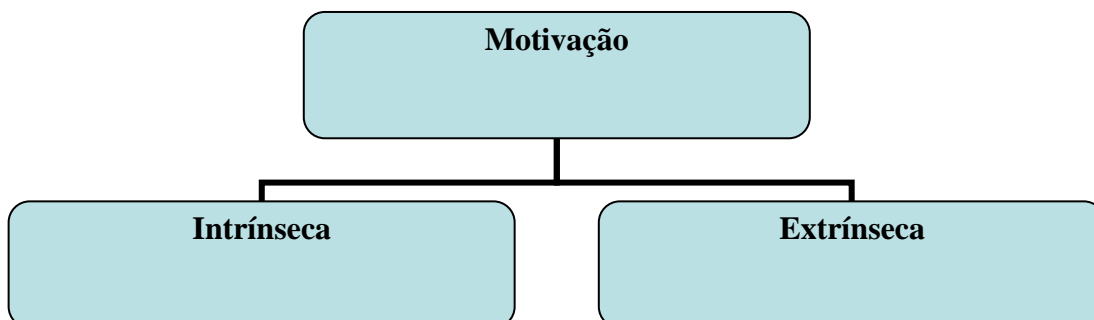


Imagem 1. Tipologias de motivação.

Fonte: Elaboração própria com base em (Shergill, 2010).

A motivação intrínseca refere-se à motivação para qualquer comportamento que é dependente de fatores internos na motivação natureza. O termo intrínseco é normalmente utilizado para descrever sentimentos de satisfação e realização, não de recompensas externas. É também utilizado para referir a motivação para qualquer comportamento que é dependente de fatores internos na motivação (Shergill, 2010).

A motivação que se origina de fatores externos ao indivíduo é chamada de motivação extrínseca. Inclui os comportamentos que são motivados por recompensas e / ou um castigo administrado por forças externas extrinsecamente determinados, por exemplo, os alunos que se esforçam muito na escola para a recompensa extrínseca de boas notas. Incentivo teoria enfatiza como metas externas nos motivam a responder e agir (Shergill, 2010).

2.4.3. Os fatores *push* e *pull*

Os fatores *push* estão relacionados com um conjunto de motivos psicológicos que estimulam as pessoas a tirar umas férias, como necessidade de uma pausa, derivada de altos níveis de *stress* ou para escapar da rotina (tédio). *Dan* identificou uma série de motivações básicas de pressão como por exemplo, a sensação de alienação social ou a valorização do ego (fornecendo impulsos psicológicos

suportados por um desejo de fantasia) (*Dan 1977, Crompton 1979, como referido em Beeton, 2006*).

Os fatores *pull* estão mais voltados para o processo de tomada de decisões reais sobre aonde ir, que estão relacionados com as atividades de promoção da indústria do turismo e destino. As motivações *pull* consistem nos atributos atraentes de um destino que o indivíduo procura como por exemplo, o clima, as praias, a limpeza, as instalações de lazer, as atrações culturais, paisagens naturais ou até mesmo um sítio para fazer compras (*Dan 1977, Crompton 1979, como referido em Beeton, 2006*).

III. METODOLOGIA

3.1. Instrumentos de recolha dos dados

O instrumento utilizado para a recolha dos dados foi o inquérito por questionário.

Para a elaboração do questionário, procedeu-se à construção provisória de um conjunto de questões de acordo com Hill & Hill (2012):

- 1) Listar todas as variáveis da investigação, incluindo as características dos casos;
- 2) Especificar o número de perguntas para medir cada uma das variáveis;
- 3) Escrever uma versão inicial para cada pergunta;
- 4) Decidir o tipo de resposta desejável para cada pergunta;
- 5) Planear as secções do questionário.

Para a elaboração do presente questionário, recorreu-se a alguns estudos sobre os atributos do destino, bem como estudos que falam da imagem do destino e do turismo marítimo-desportivo e daí extrair alguns atributos relacionados com o tema em causa. Depois da recolha dos dados dos estudos sublinhou-se os aspetos em comum nos estudos para ver o que aparecia com mais frequência em cada um deles e sublinhar, pois podiam ser os mais comuns e no final elaborou-se um quadro com os aspetos mais importantes para se aplicar no questionário. A seguir serão numerados os tais estudos e os referidos atributos retirados de cada um deles. O questionário foi dividido em quatro secções distintas (ver tabela 5):

- 1) A caracterização sociodemográfica dos praticantes do turismo marítimo-desportivo (conhecer o perfil dos praticantes da referida prática desportiva), 2) os indicadores e comportamentos de surf (as práticas de atividades marítimo-desportivas, quais atividades pratica, o número de anos, com que frequência, entre outras perguntas consideradas relevantes para o tema em questão), 3) os comportamentos de viagem de atividades marítimo-desportivas (como escolhe o seu destino, o número de duração das viagens, etc.) 4) e por fim os atributos de destino, onde podemos encontrar atributos gerais (boas paisagens, hospitalidade, clima agradável...) e atributos de desporto (boas ondas, boa temperatura da água, etc.).

As perguntas do questionário foram apresentadas com recurso a resposta fechada e escala nominal. A escala utilizada foi a de sete pontos em que, (1-Nada disposto; 4-Nem pouco nem muito disposto; 7-Totalmente disposto), (1. Nada

importante; 4. Nem pouco nem muito importante; 7. Totalmente importante), (1-Discordo Totalmente; 4-Nem discordo nem concordo; 7 - Concordo Totalmente).

Tabela 5. Objetivos e variáveis do questionário turismo marítimo-desportivo em Cabo- Verde.

Objetivos	Variáveis	Fonte
Caraterização sociodemográfica	Género, idade, estado civil, nível de instrução, condição e situação perante o trabalho, profissão, rendimento, ilha de residência, nacionalidade	(Reis, 2012) (Alves, 2010) (Barbieri & Sotomayor, 2013) (Gomes, 2012)
Os indicadores e comportamentos de atividades marítimo-desportivas	Prática das atividades marítimo-desportivas, atividades marítimo-desportiva já praticadas, atividade marítimo-desportiva que pratica com maior frequência, número de anos que pratica, frequência pratica, número de dias por semana, período do ano preferencial, pratica no âmbito de uma organização desportiva, nível de competência técnica, como costuma praticar	(Barbieri & Sotomayor, 2013)
Os comportamentos de viagem de atividades marítimo-desportivas	Viagens realizadas com principal intenção de praticar, viagens realizadas para praticar nos últimos 12 meses, duração média dessas viagens, planeamento da viagem mais adequada, como escolhe o destino, com quem viaja, predisposição para viajar, organização do itinerário, destino preferido	(Gomes, 2012) (Reis, 2012)
Os atributos de destino	Atributos mais importantes na escolha de um destino, Classificação de Cabo Verde como destino para a prática de atividades marítimo-desportivas, potencial de Cabo Verde para a prática de atividades marítimo-desportivas	(Gomes, 2012) (Reis, 2012)

Fonte: elaboração própria.

3.2. Validação do questionário

O questionário foi discutido inicialmente e validado por 5 especialistas na área do desporto e pela análise da aplicação a uma amostra de 15 indivíduos para verificar o tempo de resposta e se havia terminologia incorreta e depois a mais 3 especialistas. Os questionários começaram a ser preenchidos de 15 de Setembro a 3 de outubro de 2014 na versão *online*. Foi disponibilizado um *link* para que todos pudessem preencher e recorreu-se à ajuda de alguns sites para ajudar na divulgação. A 06 de outubro de 2014 foram recolhidos todos os dados *online* na plataforma *googledrive* e importados para o *excel* e seguidamente foram lançados na base de dados do software estatístico SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) para serem tratados estatisticamente.

3.3. Tratamento dos dados

Os dados recolhidos foram alvo de análise descritiva e uniformizada. Começou-se por fazer a análise estatística descritiva da caracterização das variáveis com o intuito de reduzir e expor os dados observados, através de gráficos e tabelas (Marôco, 2011).

A análise estatística descritiva foi feita do seguinte modo, de acordo com as respetivas escalas de medida:

1) As variáveis qualitativas, medidas em escalas nominais (e.g. sexo, estado civil, rendimento, etc.), foram estudadas através de medidas de tendência central, a moda, a média e a mediana, os resultados foram descritos e apresentados em tabelas de frequências, gráficos de barras ou gráficos circulares, (Marôco, 2011).

2) As variáveis qualitativas, medidas em escalas ordinais (e.g. grupo de idade, prática de atividades marítimo-desportivas, etc.), seguiram um tratamento de medidas de tendência central como a moda, a média e a mediana. Os resultados foram descritos e apresentados em tabelas de frequências, gráficos de barras ou gráficos circulares, de acordo com (Marôco, 2011).

Após a caracterização das variáveis, procedeu-se à comparação entre as variáveis independentes (género, idade, estado civil, nível de instrução, condição e situação perante o trabalho, profissão, rendimento, ilha de residência, nacionalidade) e as variáveis dependentes (e.g. prática das atividades marítimo-desportivas,

atividades marítimo-desportiva já praticadas, atividade marítimo-desportiva que pratica com maior frequência, etc.). Em relação aos atributos de destino foram estudadas através de medidas de tendência central, a moda, a média e a mediana.

Foi feito também o teste ANOVA com o intuito de analisar mais do que um fator, ou variáveis independentes e a possível influência que cada um dos fatores pode desempenhar sobre a resposta da variável dependente ao outro fator (Marôco, 2011).

A análise fatorial permitiu a redução dos atributos de destino para a prática de desportos marítimo-desportivos em 4 dimensões.

A aplicação do método de rotação *Varimax* permitiu, através dos valores apresentados, a obtenção de 4 dimensões representativas dos 25 atributos de destino. As características que se encontravam em mais do que uma dimensão foram consideradas válidas na dimensão em que apresentavam maior valor.

IV. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1. Caraterização Sociodemográfica

A caraterização sociodemográfica dos respondentes é apresentada na tabela 5. Do total dos inquiridos 87,5% são do sexo masculino e 42,5% são do sexo feminino. A maioria, 80% têm entre 18-30 anos, 17% têm entre 31-40 anos e os restantes com mais de 40 anos correspondem a 3%. Relativamente ao estado civil 86,5% são solteiros, 22% são casados e 2,5% são divorciados/separados.

No tocante ao nível de instrução os detentores do ensino superior (bacharelato/licenciatura) predominam com uma taxa de 44,5%, seguido dos indivíduos que possuem o ensino secundário, 32,5%, estudos pós-graduados (mestrado ou doutoramento) com 16,5% e por fim o ensino básico com 6,5%. Respeitante à condição e situação perante o trabalho, a maioria são trabalhadores por conta de outrem, equivalentes a 48%, os estudantes com uma taxa de 34%, os desempregados de 8,5%, os trabalhadores por conta própria obtiveram 4,5%, os patrões empregadores com até de 6 empregados com uma taxa de 2,5%, No grupo na qual se inserem as profissões, o que obteve maior número de respostas foi o quadro superior da administração pública ou de empresas com um total de 34,5%, seguido do pessoal dos serviços ou vendedor com 18%, do pessoal administrativo com 10,5% e técnico ou profissional de nível intermédio com 10%. Os outros grupos, especialista da profissão intelectual ou científica, trabalhador não qualificado, agricultor ou trabalhador qualificado da agricultura e pescas, operador de instalações e maquinarias ou trabalhador da montagem, membro das forças armadas, operário, artífice ou trabalhador similar e outras profissões, obtiveram uma pontuação mais baixa, que variou entre os 9% e 1% relativamente.

No tocante ao rendimento líquido mensal, houve uma certa oscilação. Os resultados variaram entre os 18,5% e os 6%. O intervalo de rendimento líquido mais elevado foi entre os 60.001\$000 a 100.000\$000, 18,5%, seguido de pessoas que não tem rendimento com uma taxa de 17,5% e em terceiro lugar, o pessoal que não sabe ou não quis responder, com um total de 16,5%. No grupo das taxas de rendimento mais baixas encontram-se os intervalos de rendimento que variam entre menos de 11.000\$000, 11.001\$000 a 20.000\$000, mais de 100.000\$000, 30.001\$000 a 40.000\$000, 50.001\$000 a 60.000\$000, 20.001\$000 a 30.000\$000 e os 40.001\$000 a 50.000\$000, com percentagens que alternam entre 7,5% (mais alto) e os 6%

respetivamente. Respeitante à ilha na qual se reside, a que auferiu mais respostas com uma taxa significativa de respostas foi Santiago com um total de 63%, seguida da ilha do Sal com um total de 19% e da ilha de São Vicente com 11%. As restantes ilhas, exceto São Nicolau que não teve nenhuma resposta, obtiveram um total de 7%. No que se refere à origem dos indagados, os Cabo-Verdianos são os que mais participaram no estudo representando um total de 97%, as restantes 6 respostas 3% diz respeito às pessoas de outras nacionalidades incluindo (Brasil, Croácia, Portugueses, França, e Itália).

Tabela 6. Indicadores sociodemográficos.

Indicadores sociodemográficos	N	%
Sexo		
Masculino	115	57,5%
Feminino	85	42,5%
Idade		
18-30	160	80,0%
31-40	34	17,0%
>40	6	3,00%
Estado Civil		
Solteiro	173	86,5%
Casado	22	22,0%
Divorciado/separado	5	2,50%
Nível de instrução		
Ensino Básico (até 9º ano ou equivalente)	13	6,50%
Ensino Secundário (12º ano ou equivalente)	65	32,5%
Ensino Superior (Bacharelato/Licenciatura)	89	44,5%
Estudos pós-graduados (Mestrado ou Doutoramento)	33	16,5%
Situação perante o trabalho		
Trabalhador por conta de outrem	96	48,0%
Trabalhador por conta própria ou isolado	9	4,50%
Patrão empregador com, até 6 empregados	5	2,50%
Patrão empregador com mais de 6 empregados	2	1,00%
Desempregado	17	8,50%
Estudante	68	34,0%
Outra	3	1,50%

Grupo na qual se insere a profissão

Quadro superior da administração pública ou de empresas	69	34,5%
Escola Superior de Educação Politécnico de Coimbra		
Especialista da profissão intelectual ou científica	18	9,00%
Técnico ou profissional de nível intermédio	20	10,0%
Pessoal administrativo ou similar	21	10,5%
Pessoal dos serviços ou vendedor	36	18,0%
Agricultor ou trabalhador qualificado da agricultura e pescas	6	3,00%
Operário, artífice ou trabalhador similar	3	1,50%
Operador de instalações e maquinarias ou trabalhador da montagem	5	2,50%
Trabalhador não qualificado	17	8,50%
Membro das forças armadas	4	2,00%
Outra	1	0,50%

Rendimento líquido mensal

Sem rendimentos	35	17,5%
Não sabe/Não responde	33	16,5%
Menos de 11.000\$000	15	7,50%
Entre 11.001\$00 a 20.000\$000	15	7,50%
Entre 20.001\$00 a 30.000\$000	12	6,00%
Entre 30.001\$00 a 40.000\$000	14	7,00%
Entre 40.001\$00 a 50.000\$000	12	6,00%
Entre 50.001\$00 a 60.000\$000	13	6,50%
Entre 60.001\$00 a 100.000\$000	37	18,5%
Mais de 100.000\$000	14	7,00%

Ilha de residência

Boavista	6	3,00%
Brava	1	0,50%
Fogo	2	1,00%
Maio	4	2,00%
Sal	38	19,0%
Santiago	126	63,0%
Santo Antão	1	0,50%
São Vicente	22	11,0%

Nacionalidade

Cabo Verde	194	97,0%
Outro	6	3,00%

Para concluir os resultados da caracterização demográfica, pode-se dizer em suma que a maior parte dos respondentes é do sexo masculino, com idade compreendida entre os 18 a 30 anos e são solteiros.

A maior parte dos inquiridos, tem o ensino superior bacharelato/licenciatura concluído, são trabalhadores por conta de outrem e pertencem ao quadro superior da administração pública ou de empresas. Nos rendimentos líquidos mensais, o grupo que obteve maior resultado foi o intervalo entre os 60.001\$00 a 100.000\$000, a ilha com maior número de respondentes foi Santiago e quanto à nacionalidade a maior parte era Cabo-verdiano.

4.2. Prática de atividades marítimo-desportivas

Através da análise do gráfico 6, podemos concluir que 151 (75,5%) pessoas responderam ao questionário nunca praticaram atividades marítimo-desportivas, apenas 49 pessoas praticaram.

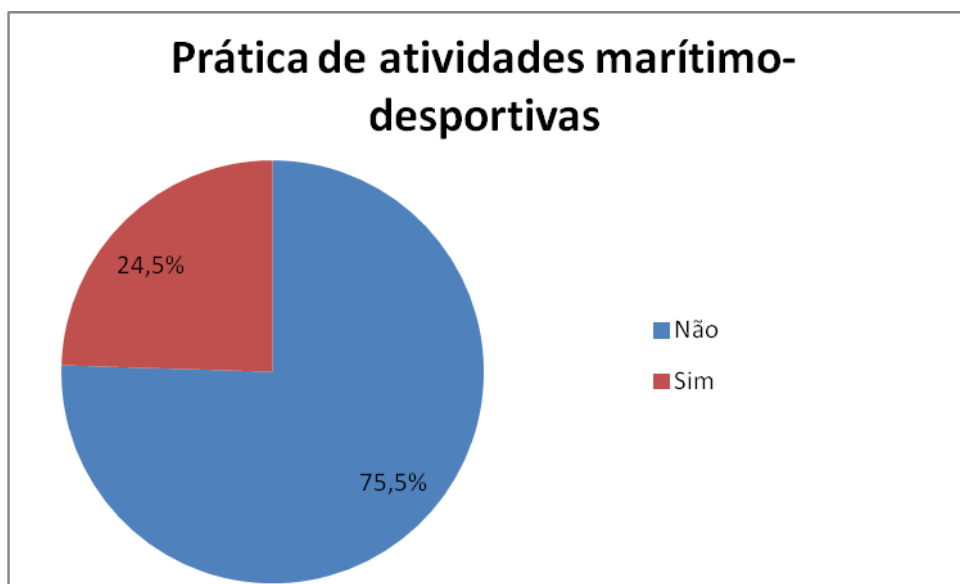


Gráfico 6. Prática de atividades marítimo-desportivas.

Dos indivíduos que responderam que já praticaram atividades marítimo-desportivas (100%), verifica-se que o mergulho é a atividade mais praticada com 51% de respostas, seguida do *surf* que obteve 42,8%. As atividades menos praticadas foram o *windsurf* e a vela com 18,4% e 12,2% relativamente.

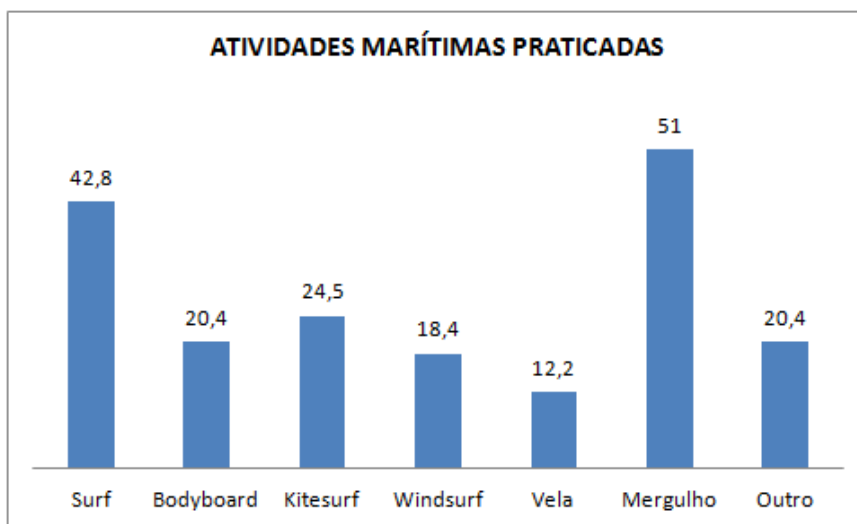


Gráfico 7. Atividades marítimas praticadas.

No respeitante à atividade praticada com maior frequência no dia-a-dia, constatou-se que o mergulho aparece mais uma vez como o mais praticado, com uma taxa total de 28,6%, seguido do *kitesurf* com 22,4%. O *bodyboard* e o *windsurf* foram os menos praticados com uma taxa de 12,2% e 4,1% respetivamente.

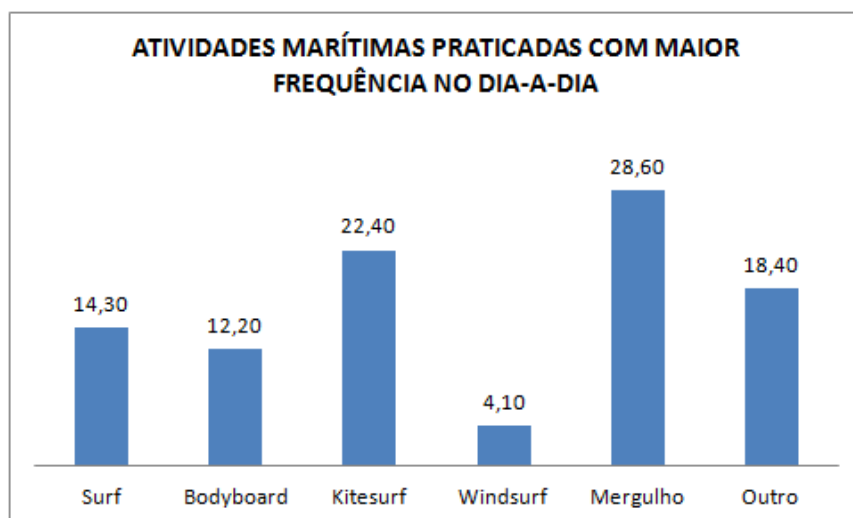


Gráfico 8. Atividades marítimas mais praticadas no dia-a-dia.

No que se refere ao tempo de prática verifica-se que a maioria dos inquiridos (42,8%) praticam há mais tempo, entre 6 a 10 anos. Os restantes 15 (30,6%) praticam entre 3 a 5 anos, 7 (14,3 %) praticam há menos de um ano e por fim, os restantes 6 (12,3%) pertencem aos que praticam entre 1 a 2 anos.

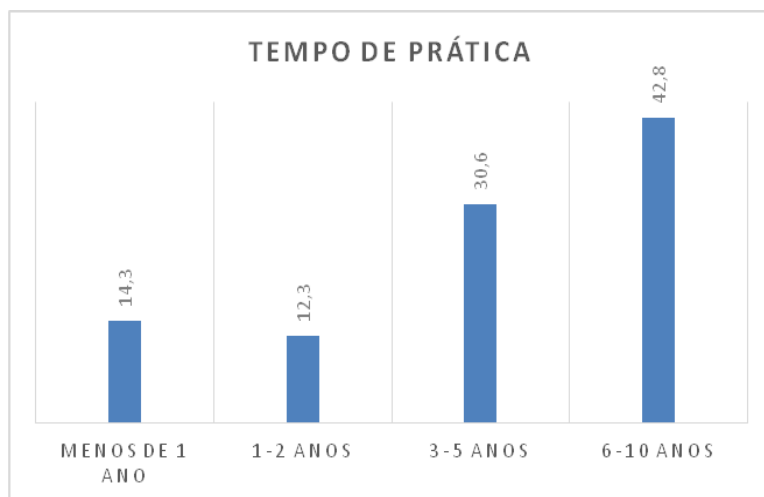


Gráfico 9. Tempo de prática.

Relativamente à frequência, 22 (44,9%) indivíduos praticam ocasionalmente, 16 (32,6%) praticam muito frequentemente e os restantes 11 (22,4%) inquiridos praticam muito frequentemente.

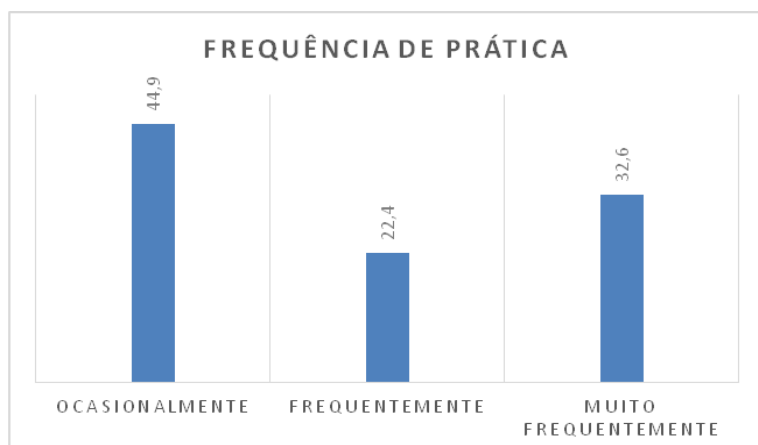


Gráfico 10. Frequência de prática.

Verifica-se que a maioria dos inquiridos pratica no máximo três dias por semana, sendo que 12 indivíduos (24,5%) dos inquiridos pratica menos de uma vez por semana, 11 (22,4%) praticam 2 dias por semana e 8 (16,3%) praticam 3 dias por semana. Os restantes somam um total de 18 respondentes com uma taxa de (36,8%).

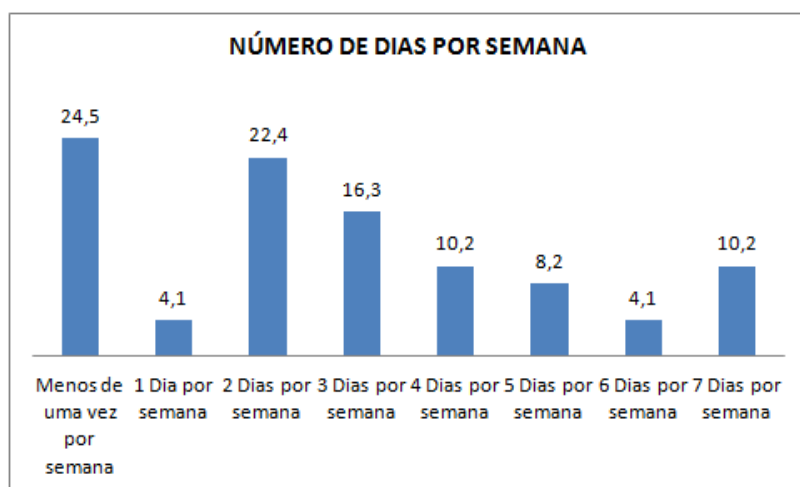


Gráfico 11. Número de dias por semana.

Referente ao período preferencial do ano para a prática de atividades marítimo-desportivas, o verão aparece em primeiro lugar com uma taxa de 42,8% seguido do inverno, com uma taxa de 28,6%, que se encontra próximo do grupo de pessoas que optam por praticar de forma indiferenciada com uma taxa de 26,5%. Apenas 1 praticante afirmou que prefere praticar no outono. Em Cabo Verde existe a estação da chuva (entre agosto e setembro) e a estação seca, os restantes meses.

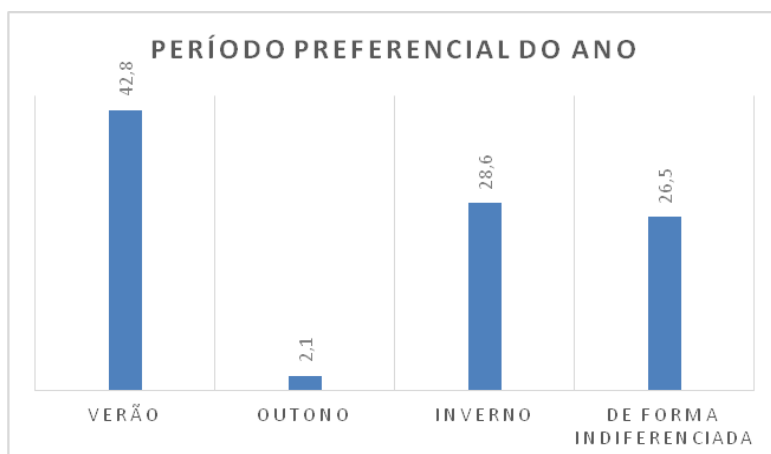


Gráfico 12. Período preferencial do ano.

Verifica-se que as maiorias dos praticantes inquiridos (71,4%) fazem-no por iniciativa própria sem pertencer a uma organização desportiva. Os restantes 14 (28,6%) pertencem a uma organização desportiva.

Tabela 7. Práticas em âmbito de organizações.

	Frequência	Percentagem
Sim	14	28,6
Não	35	71,4
Total	49	100

Relativamente aos que praticam no âmbito de uma organização desportiva, a metade (50%) faz parte de clubes/associações e os restantes 35,7% e 14,3% pertencem a empresas e escolas/universidades respetivamente.

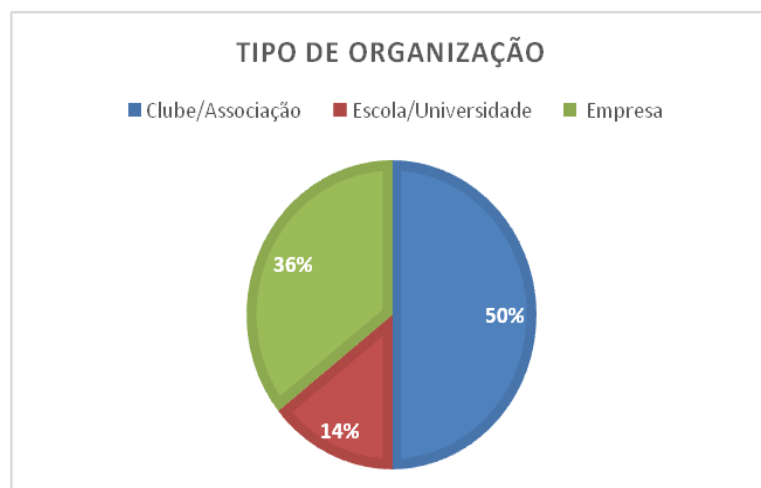


Gráfico 13. Tipo de organização.

Quanto ao nível de competência técnica apura-se que o número de pessoas que se iniciam equivale ao número de pessoas experientes (18). Os praticantes intermédios somaram um total de 13 respostas, equivalente 26,5%.

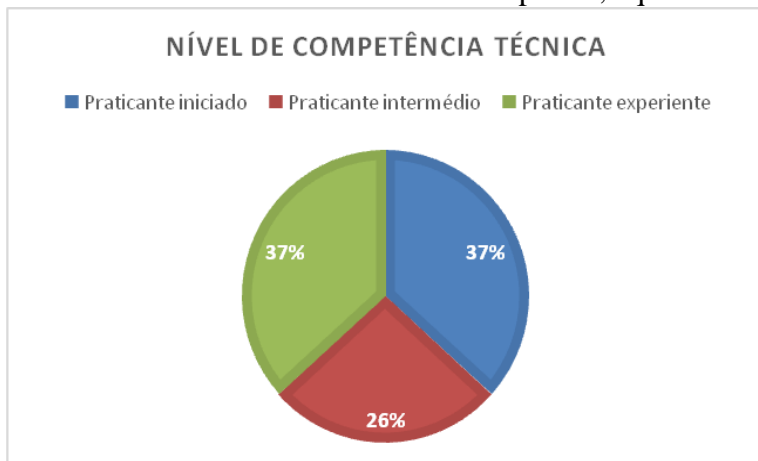


Gráfico 14. Nível de competência técnica.

Em relação a forma de praticar as atividades marítimo-desportivas, é mais frequente a prática em grupo de amigos, colegas ou familiares (65,3%), seguido dos que preferem praticar com o/a companheiro/a (18,4%), e por fim os que preferem praticar sozinhos (16,3%).

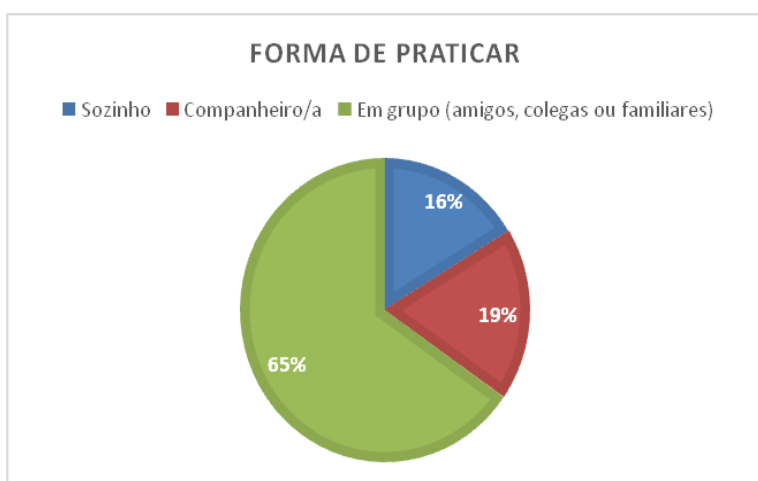


Gráfico 15. Forma de praticar.

4.3. Síntese

Em relação à prática de atividades marítimo-desportivas, apenas 49 pessoas responderam que já praticaram, mergulho é a atividade náutica mais praticada e a maioria pratica ocasionalmente. 12 inquiridos praticam uma vez por semana e 21 preferem praticar no verão. Em relação às práticas no âmbito de organizações desportivas a maior parte das pessoas não pertencem a nenhuma organização desportiva. Em relação ao nível de competência técnica, 18 pessoas são participantes iniciados e 18 são intermédios. A maioria dos respondentes costuma praticar as atividades marítimo-desportivas em grupo (amigos, colegas ou familiares) com um total de 32 respostas.

4.4. Comportamento de viagem para a prática de atividades marítimo-desportivas

Em relação ao número de viagens realizadas com a intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, constatou-se que 22 pessoas, 44,9% já fizeram pelo menos uma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, 16 pessoas, 32,6% afirmaram que, nunca fizeram nenhuma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, mas que praticam atividades marítimo-desportivas nas suas viagens e 11 pessoas, 22,4% afirmaram que nunca fizeram nenhuma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, e nem praticaram atividades marítimo-desportivas nas suas viagens.

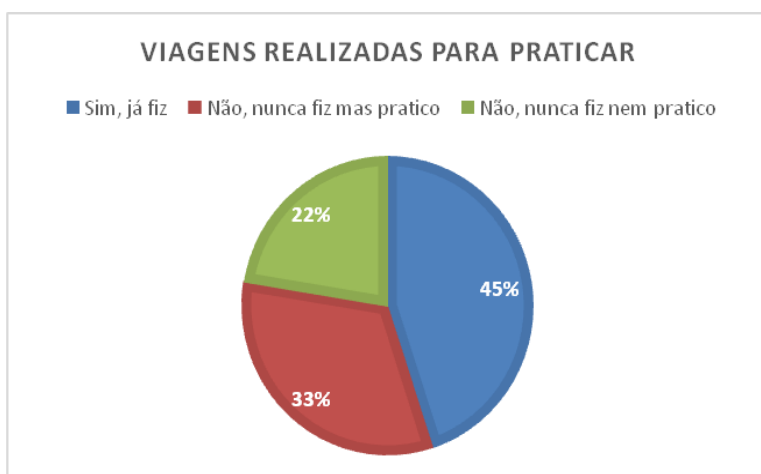


Gráfico 16. Viagens realizadas para praticar.

Constata-se que nos últimos 12 meses a maioria dos inquiridos deslocou-se com menos frequência para a prática de atividades marítimo-desportivas, sendo que 42,1% deslocou-se 1 a 2 vezes. 12 inquiridos (31,6%) afirmaram que já realizaram entre 3 a 5 viagens, 5 (13,2%) realizaram entre 5 a 10 viagens, 4 (10,5%) realizaram entre 11 a 20 viagens e apenas 1 (2,6%) realizou mais de 21 viagens.

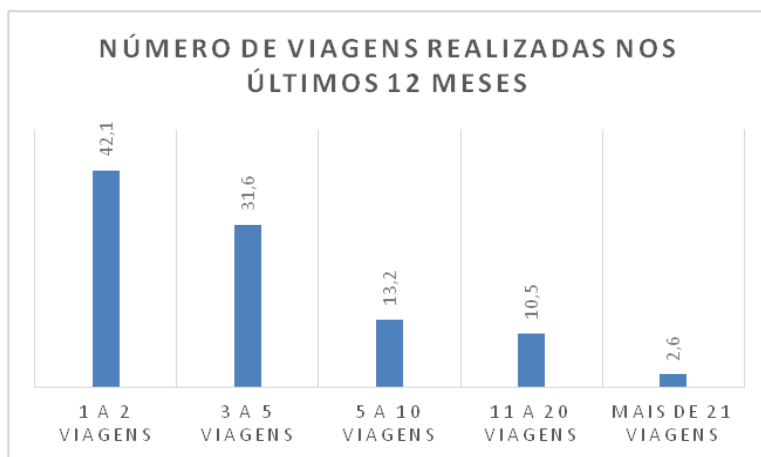


Gráfico 17. Número de viagens realizadas nos últimos 12 meses.

Em relação à duração média das viagens as respostas variaram entre pelo menos 2 dias, 11 respostas (50%) e o mesmo número de indivíduos afirmaram passar mais de 7 dias nas viagens.

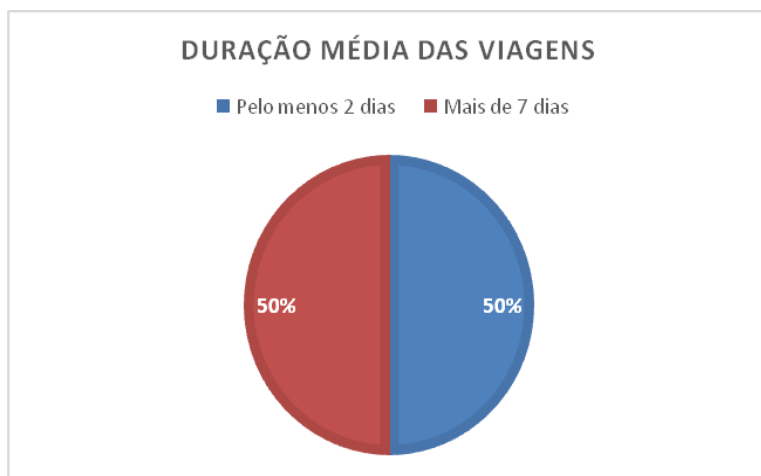


Gráfico 18. Duração média dessas viagens.

Em relação ao planeamento das viagens, 21 (56,7%) indivíduos afirmaram fazer o planeamento do seu destino de acordo com os seus interesses/objetivos de viagem e depois fazem uma pesquisa das atividades marítimo-desportivas existentes no destino, 14 (37,8%) afirmaram que planeiam o seu destino de acordo com atividades marítimo-desportivas de interesse que pesquisaram e/ou que lhes deram a conhecer e os restantes 2 (5,4%) respondentes disseram que planeiam o seu destino de outras formas.

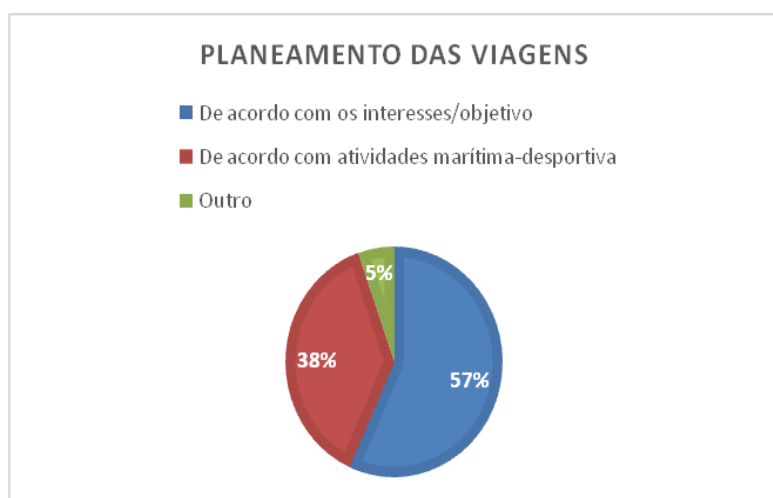


Gráfico 19. Planeamento das viagens.

Para escolher o destino da viagem a maioria (39,5%) recorre a *sites* na internet, em seguida alguns (31,6%) aceitam sugestões de amigos. 7 inquiridos (18,4%) responderam que fazem escolha através de eventos/campeonatos que ocorram no local e 3 (7,9%) disseram que fazem a escolha através de revistas/jornais/outros. Apenas uma pessoa afirma fazer a escolha de outra forma. Como podemos constatar no gráfico 20.

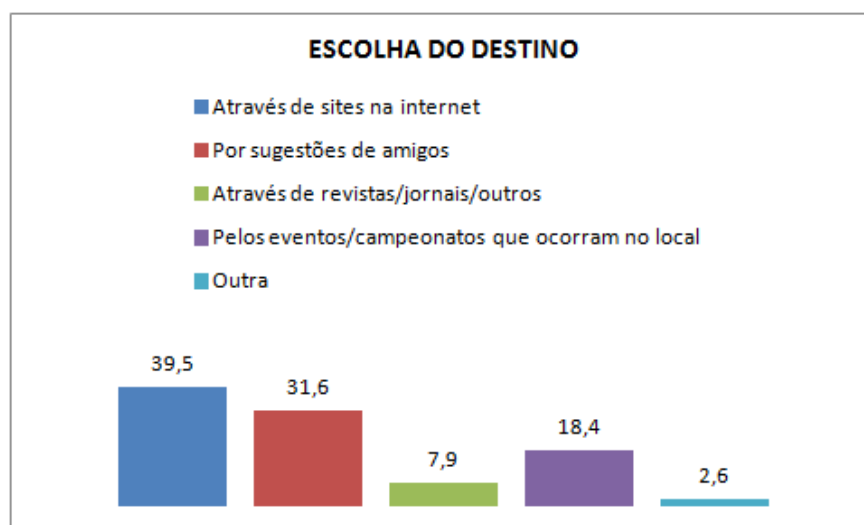


Gráfico 20. Escolha do destino.

Verifica-se que o mesmo numero de pessoas, 8 (21,1%), viaja sozinho e com companheiro/a, os que viajam com 2 a 4 amigos estão em maior número, 9 pessoas (23,7%). Os restantes 13 indivíduos representando uma taxa de (34,3%) preferem viajar com a família (incluindo crianças), com 1 amigo e com 5 ou mais amigos.

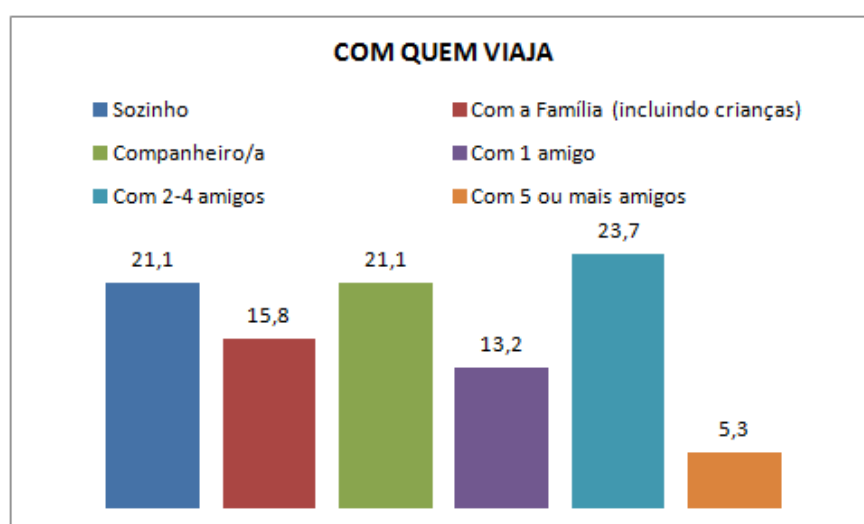


Gráfico 21. Com quem viaja.

Em relação à predisposição para fazer uma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, sendo que 1 equivale a nada disposto, 4 nem pouco nem muito disposto e 7 totalmente disposto, a maioria dos indivíduos (42,1%) afirmaram que tem total disposição, 5 indivíduos (13,2%) afirmam não estarem nem pouco nem muito dispostos e por fim, apenas 1 indivíduo (2,6%) afirma não ter predisposição nenhuma



Gráfico 22. Predisposição para efetuar uma viagem desportiva.

Quanto à organização dos itinerários, 30 (78,9%) pessoas atestaram fazê-los sozinhos, 5 (13,2%) atestaram organizar através de operador/agência de viagens e os restantes 3 (7,9%) investigados disseram que organizam através de outros meios.

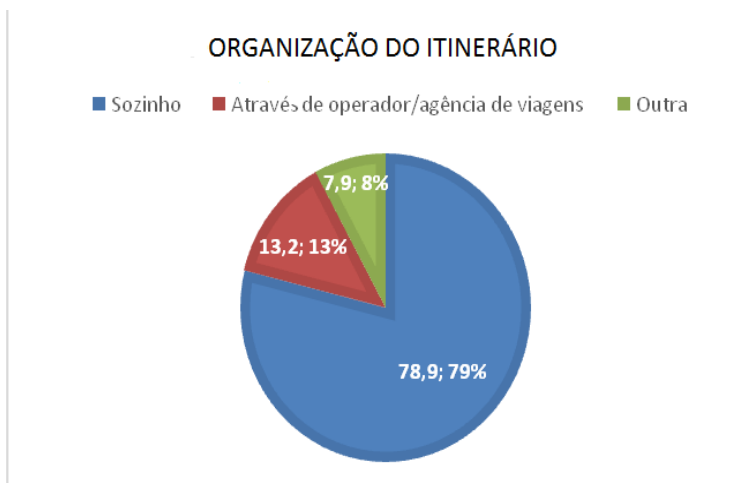


Gráfico 23. Organização do itinerário.

Dos pesquisados, a maioria prefere destinos internacionais representando um total de 20 indivíduos e uma taxa de 52,6%. Os restantes 18 indivíduos com uma taxa de 47,4% preferem o destino nacional (Cabo Verde).



Gráfico 24. Destino da viagem.

Dando seguimento à pergunta 29 e em relação a destinos internacionais, 7 respondentes, que corresponde a 35%, preferem outros destinos (Portugal, Galápagos, Caribe, França, Itália, USA, Indonésia, Espanha, Austrália e as Ilhas Maurícias), seguido do Brasil com um total de 6 (30%) respondentes e as canárias com 4 (20%) respondentes.

Tabela 8. Preferência de destinos internacionais.

	Frequência	Porcentagem
Cabo Verde	2	10
Brasil	6	30
Portugal	1	5
Canárias	4	20
Outro	7	35
Total	20	100

Resumindo, os comportamentos de viagem, constatou-se que os respondentes, na sua maioria já fizeram pelo menos uma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, já realizaram entre 1 a 2 viagens, e demoraram pelo menos 2 dias e mais de 7 dias nas suas viagens. Em

relação ao planeamento da viagem, costumam planejar de acordo com os seus interesses/objetivos de viagem. No que toca à escolha do destino, afirmaram que recorrem a *sites* da *internet* e viajam com 2 a 4 amigos. Relativamente à predisposição para fazer uma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas no futuro, sendo que 1 equivale a nada disposto, 4 nem pouco nem muito disposto e 7 totalmente disposto, a maioria dos indagados declararam que tem total disposição. 30 respondentes afirmaram que organizam o seu itinerário sozinho e a maioria prefere destinos internacionais. Dos destinos internacionais, o país mais escolhido foi o Brasil.

4.5. Atributos de destino

De acordo com as respostas dos inquiridos representadas na figura abaixo, podemos aferir que os atributos com maior importância na escolha de um destino para a prática de atividades marítimas-desportivas foram: destino seguro, destino com bom clima e destino com boa temperatura da água, os atributos considerados menos importantes ou relevantes foram: destino com boa animação noturna, destino com diversidade de serviços (comércio, atrações, etc.) e destino com um património Histórico-cultural rico.

Tabela 9. Importância dos atributos de destino para a prática de atividades marítimo-desportivas.

Atributos	1	2	3	4	5	6	7	Medi a	Mo da	D.P
1. Destino com boas paisagens naturais	0	1	3	7	4	11	23	1,00	0	2,611
2. Destino hospitaleiro	3	2	3	8	6	10	17	5,00	7	1,832
3. Destino com um património Histórico-cultural rico	2	4	8	13	5	6	11	1,00	0	2,158
4. Destino com boa qualidade de alojamento	3	3	4	10	12	6	11	1,00	0	2,233
5. Destino com boa qualidade ambiental	0	1	3	9	7	12	17	1,00	0	2,499
6. Destino com boa gastronomia	1	2	7	7	7	12	13	1,00	0	2,362
7. Destino com boa animação noturna	5	4	11	7	6	7	9	1,00	0	2,075

8. Destino com boas acessibilidades	1	1	6	9	10	10	12	1,00	0	2,336
9. Destino com diversidade de serviços (comércio, atracões, etc.)	4	1	8	11	11	6	8	1,00	0	2,120
10. Destino com preços baixos (baixo custo de vida)	2	1	6	6	7	8	19	1,00	0	2,463
11. Destino seguro	1	0	1	13	2	6	26	6,00	7	1,527
12. Destino que permite conhecer outros praticantes	2	1	6	7	10	7	16	5,00	7	1,716
13. Destino com baixa procura turística	8	5	8	16	5	4	3	4,00	4	1,707
14. Destino que permita a proximidade com a comunidade local	2	3	4	14	5	7	14	5,00	4	1,778
15. Destino com ambiente relaxante	0	2	3	7	8	11	18	6,00	7	1,472
16. Destino com bom clima	1	0	2	8	4	14	20	6,00	7	1,418
17. Destino com boa temperatura da água	1	0	3	8	7	11	19	6,00	7	1,468
18. Destino com locais secretos para a prática de atividades marítimo-desportivas	2	1	9	14	8	8	7	5,00	4	1,568
19. Destino com abundância de locais para a prática de atividades marítimo-desportivas	0	1	6	14	7	8	13	5,00	4	1,489
20. Destino popular para a prática de atividades marítimo-desportivas	5	2	7	8	8	8	11	5,00	7	1,933
21. Destino com lojas/espacos de aluguer/venda de equipamentos marítimo-desportivas (e.g. pranchas, fatos, etc.)	5	3	9	12	6	8	6	4,00	4	1,803
22. Destino com infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc.)	3	2	9	9	11	9	6	5,00	5	1,660
23. Destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de <i>surf</i> , empresas de mergulho, etc.)	3	1	9	11	8	8	9	5,00	4	1,716
24. Destino com	2	2	10	10	10	4	11	5,00	7	1,716

infraestruturas/equipamentos de apoio para família e amigos										
25. Destino com características para a prática de outras atividades físicas e desportivas	2	0	7	10	9	8	13	5,00	7	1,645

De acordo com os resultados da pergunta Cabo Verde como destino para a prática de atividades marítimo-desportivas, a maioria dos inquiridos concordou que Cabo verde, nomeadamente a ilha onde residem, é um destino com boa temperatura da água, tem um bom clima e boa gastronomia. A maioria discordou também que o país tem baixa procura turística, tem infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc., serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de *surf*, empresas de mergulho, etc.) e também é um destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de *surf*, empresas de mergulho, etc.).

Tabela 10. Classificação de Cabo Verde (nomeadamente a ilha onde reside) como destino para a prática de atividades marítimo-desportivas.

Atributos	1	2	3	4	5	6	7	Medi a	Mo da	D.P
1. Destino com boas paisagens naturais	1	3	9	40	33	39	75	6,00	7	1,397
2. Destino hospitaleiro	3	8	14	44	35	39	57	5,00	7	1,548
3. Destino com um património Histórico-cultural rico	1	9	19	41	42	31	57	5,00	7	1,532
4. Destino com boa qualidade de alojamento	1	7	19	45	56	37	35	5,00	5	1,376
5. Destino com boa qualidade ambiental	7	9	13	43	42	53	33	5,00	6	1,542
6. Destino com boa gastronomia	1	5	13	18	30	44	89	6,00	7	1,426
7. Destino com boa animação noturna	3	5	19	38	38	32	65	5,00	7	1,556
8. Destino com boas acessibilidades	5	11	25	44	41	37	37	5,00	4	1,588
9. Destino com diversidade de serviços (comércio, atrações, etc.)	5	14	26	50	37	37	31	5,00	4	1,585

10. Destino com preços baixos (baixo custo de vida)	24	36	30	49	35	21	15	4,00	4	1,735
11. Destino seguro	18	30	24	45	31	28	24	4,00	4	1,825
12. Destino que permite conhecer outros praticantes	3	8	20	61	31	28	49	5,00	4	1,560
13. Destino com baixa procura turística	57	38	27	36	25	10	7	3,00	1	1,742
14. Destino que permita a proximidade com a comunidade local	3	6	19	44	41	40	47	5,00	7	1,500
15. Destino com ambiente relaxante	3	4	16	33	33	47	64	5,00	7	1,499
16. Destino com bom clima	1	1	11	26	21	38	10 2	6,00	7	1,356
17. Destino com boa temperatura da água	1	2	6	23	19	34	11 5	6,00	7	1,298
18. Destino com locais secretos para a prática de atividades marítimo-desportivas	5	8	15	60	28	37	47	5,00	4	1,580
19. Destino com abundância de locais para a prática de atividades marítimo-desportivas	7	3	23	44	31	35	57	5,00	7	1,641
20. Destino popular para a prática de atividades marítimo-desportivas	6	11	24	50	36	35	38	5,00	4	1,614
21. Destino com lojas/espços de aluguer/venda de equipamentos marítimo-desportivas (e.g. pranchas, fatos, etc.)	14	25	30	57	32	18	24	4,00	4	1,699
22. Destino com infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc.	20	31	42	54	31	10	12	4,00	4	1,578
23. Destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de <i>surf</i> , empresas de mergulho, etc.)	25	35	36	41	24	19	20	4,00	4	1,826
24. Destino com infraestruturas/equipamentos de apoio para família e amigos	15	30	32	62	30	16	15	4,00	4	1,603

25. Destino com características para a prática de outras atividades físicas e desportivas	2	7	25	52	36	31	47	5,00	4	1,530
---	---	---	----	----	----	----	----	------	---	-------

No que toca ao potencial, uma maioria significativa concorda que Cabo verde tem um grande potencial para a prática de atividades marítimo-desportiva mas esse potencial não está a ser bem explorado, essa maioria representa um total de 55% da taxa de respondentes. Apenas 3% afirmaram que Cabo Verde não tem nenhum potencial.

Tabela 11. Potencial de Cabo Verde para a prática de atividades marítimo-desportivas

	Frequência	Percentagem	Percentagem Válida	Percentagem acumulada
Não tem potencial	6	3,0	3,0	3,0
Tem algum potencial	54	27,0	27,0	30,0
Grande potencial pouco explorado	110	55,0	55,0	85,0
Grande potencial bem explorado	30	15,0	15,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

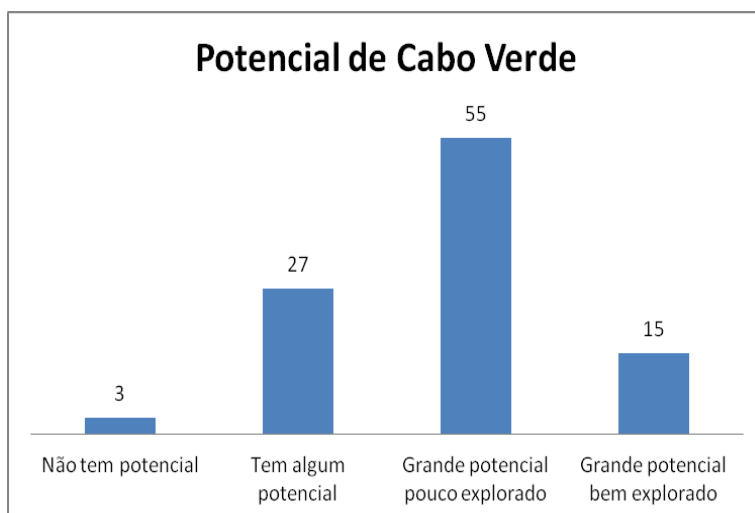


Gráfico 25. Potencial de Cabo Verde para a prática de atividades marítimo-desportivas.

De acordo com os resultados obtidos, os inquiridos na sua maioria concordaram que o atributo mais relevante para a prática de atividades marítimas-desportivas de acordo com a média das respostas foram: destino seguro, destino com boa temperatura da água e destino com bom clima, os atributos considerados menos importantes ou relevantes foram: destino com boa animação noturna, destino com diversidade de serviços (comércio, atrações, etc.) e destino com um património Histórico-cultural rico.

Relativamente à pergunta Cabo verde como destino para a prática de atividades marítimo-desportivas, a maioria dos inquiridos concordou que o país, nomeadamente a ilha onde residem, é um destino com boa temperatura da água, destino com bom clima e destino com boa gastronomia. A maioria discordou também que o país tem baixa procura turística, tem infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc., serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivo s, escolas de surf, empresas de mergulho, etc.) e também é um destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivo s, escolas de surf, empresas de mergulho, etc.).

No que toca ao potencial, uma maioria significativa concorda que Cabo verde tem um grande potencial para prática de atividades marítimo-desportiva mas esse potencial não está a ser bem explorado.

Através da análise fatorial, os 32 itens dos atributos de destino (Q30) foram agrupados em quatro dimensões:

A dimensão 1, foi classificada como destino com “Ambiente e natureza”- agrupa os atributos destino com boas paisagens (1) e boa qualidade ambiental (5), destino que permita a proximidade com a comunidade local (14), um ambiente relaxante (15) e um bom clima (16), destino com boa temperatura da água (17), locais secretos para a prática de atividades marítimo-desportivas (18) e abundância de locais para a prática de atividades marítimo-desportivas (19) e por fim destino popular para a prática de atividades marítimo-desportivas (20) e com características para a prática de outras atividades físicas e desportivas (25).

A dimensão 2, foi classificada como destino com “Recursos turísticos”- integra os seguintes atributos, destino hospitaleiro (2), destino com um património Histórico-cultural rico (3), destino com boa qualidade de alojamento (4), destino com boa gastronomia (6), destino com boa animação noturna (7), destino com boas acessibilidades (8), destino com diversidade de serviços (comércio, atrações, etc.) (9), com preços baixos (baixo custo de vida) (10).

A dimensão 3, foi classificada como destino com “Recursos marítimo-desportivos”- reúne os atributos destino seguro (11), destino que permite conhecer outros praticantes (12), destino com lojas/espacos de aluguer/venda de equipamentos marítimo-desportivas (e.g. pranchas, fatos, etc.) (21), destino com infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc. (22), destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de surf, empresas de mergulho, etc.) (23), destino com infraestruturas/equipamentos de apoio para família e amigos (24).

A dimensão 4, foi classificada como destino com “Baixa procura turística”- essa dimensão possui apenas um atributo, destino com baixa procura turística (13).

Tabela 12. Dimensões sugeridas, através da aplicação do método de rotação *Varimax*, para atributos de destino.

Dimensões dos atributos de destino	Variáveis	Loadings	Variance	Cronbach's alpha
Ambiente e natureza	1. Destino com boas paisagens naturais	,743	46,489%	,913
	5. Destino com boa qualidade ambiental	,524		
	14. Destino que permita a proximidade com a comunidade local	,525		
	15. Destino com ambiente relaxante	,747		
	16. Destino com bom clima	,703		
	17. Destino com boa temperatura da água	,648		
	18. Destino com locais secretos para a prática de atividades marítimo-desportivas	,713		
	19. Destino com abundância de locais para a prática de atividades marítimo-desportivas	,736		
	20. Destino popular para a prática de atividades marítimo-desportivas	,601		
Recursos turísticos	25. Destino com características para a prática de outras atividades físicas e desportivas	,450	54,672%	,900
	2. Destino hospitaleiro	,581		
	3. Destino com um património Histórico-cultural rico	,684		
	4. Destino com boa qualidade de alojamento	,663		
	6. Destino com boa gastronomia	,681		
	7. Destino com boa animação noturna	,801		
	8. Destino com boas acessibilidades	,626		
	9. Destino com diversidade de serviços (comércio, atracções, etc.)	,811		

	10. Destino com preços baixos (baixo custo de vida)	,510		
	11. Destino seguro	,587		
	12. Destino que permite conhecer outros praticantes	,548		
	21. Destino com lojas/espacos de aluguer/venda de equipamentos marítimo-desportivos (e.g. pranchas, fatos, etc.)	,787		
Recursos marítimo-desportivos	22. Destino com infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc.	,872	6,450%	,903
	23. Destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de <i>surf</i> , empresas de mergulho, etc.)	,844		
	24. Destino com infraestruturas/equipamentos de apoio para família e amigos	,741		
Baixa procura turística	13. Destino com baixa procura turística	,839	4,658%	

Fonte: Elaboração com base na análise dos resultados gerados pelo SPSS

^aMétodo de rotação: *Varimax*, com 65,780% da variância explicada, Sig. = 0,000 e KMO = 0,926.

4.6. Análise ANOVA

A tabela 13 permite analisar as diferenças entre as características sociodemográficas através das 4 dimensões sociodemográficas.

Tabela 13. Comparação das características sociodemográficas através das dimensões dos atributos do destino.

Características Sociodemográficas		Dimensões dos atributos de destino para a prática de atividades marítimo-desportivas			
		Dimensão 1: “Ambiente e natureza”	Dimensão 2: “Recursos turísticos”	Dimensão 3: “Recursos marítimo-desportivos”	Dimensão 4: “Baixa procura turística”
Género	G1. Masculino	,0107160	,1107793	-,1189767	-,1157739
	G2. Feminino	-,0144981	-,1498778	,1609685	,1566353
	ANOVA	,031	3,360	3,886	3,676
	p-value	,861	,068**	,050**	,057**
	Post-hoc tests	NEDES	G1>G2	G1<G2	G1<G2
Idade	G1. 18-30	-,0275623	,1018625	-,0125310	-,0095401
	G2. 31-40	,0953870	-,3466493	,0233982	-,0887637
	G3. +40	,1944695	-,7519874	,2015697	,7573984
	ANOVA	,327	4,741	,143	1,879
	p-value	,722	,010*	,867	,156
	Post-hoc tests	NEDES	G1>G3	NEDES	NEDES
Estado Civil	G1. Solteiro	-,0604076	,0372715	,0193135	-,0167350
	G2. Casado/União de facto	,3624869	-,1131528	-,1078620	,0478671
	G3. Divorciado/Separado	,4951593	-,7917202	-,1936536	,3684142
	ANOVA	2,408	1,844	,252	,386
	p-value	,093**	,161	,777	,680
	Post-hoc tests	NEDES	NEDES	NEDES	NEDES
Nível de instrução	G1. Ensino Básico (até 9º ano ou equivalente)	-,0925863	,0756570	,9747420	,6344316
	G2. Ensino Secundário (12º ano ou equivalente)	,0402870	,1360661	,1648901	-,1616421
	G3. Ensino Superior (Bacharelato/Licenciatura)	-,1304927	-,0017624	-,1979193	-,0820981
	G4. Estudos pós-graduados (Mestrado ou Doutoramento)	,3090551	-,2930601	-,1749904	,2898746
	ANOVA	1,644	1,379	6,742	3,567

	p-value	,181	,251	,000*	,015*
	Post-hoc tests	NEDES	NEDES	G1>G2	G1>G4
Situação perante o trabalho	G1. Trabalhador por conta de outrem	-,0892672	-,1435985	-,1136358	,1307266
	G2. Trabalhador por conta própria ou isolado	,5116541	,2427320	,1154273	-,2826766
	G3. Patrão empregador com, até 6 empregados	,8945876	-,4502883	,4874458	-,5034466
	G4. Patrão empregador com mais de 6 empregados	,4402026	-1,7599244	,4650925	-,2164972
	G5. Desempregado	,2306482	,0540850	-,2119334	,0355444
	G6. Estudante	-,0697404	,2354890	,1721498	-,1508884
	G7. Outra	-,1890840	,1464876	-,5335146	,8669053
	ANOVA	1,498	2,360	1,106	1,268
	p-value	,181	,032*	,360	,274
	Post-hoc tests	NEDES	NEDES	NEDES	NEDES
Grupo na qual se inserem a sua profissão	G1. Quadro superior da administração pública ou de empresas	,0834953	,0765331	-,1647820	,0036359
	G2. Especialista da profissão intelectual ou científica	-,1001917	,1597437	-,1801093	-,0157466
	G3. Técnico ou profissional de nível intermédio	-,2077097	,1316429	,0196825	,0040108
	G4. Pessoal administrativo ou similar	,1446855	,1894669	-,0715513	-,2924719
	G5. Pessoal dos serviços ou vendedor	-,2177411	-,2698188	,0382224	,2239269
	G6. Agricultor ou trabalhador qualificado da agricultura e pescas	,0339339	-,1622061	-,2089524	-,2869844
	G7. Operário, artífice ou trabalhador similar	,9422064	-,9975493	,8226002	-,3462601
	G8. Operador de instalações e maquinarias ou trabalhador da montagem	,4615925	-,0273207	,8006166	-,0500073
	G9. Trabalhador não qualificado	-,0089514	,0394471	,3484529	,1383493
	G10. Membro das forças armadas	-,2110886	-,6084837	,3859580	-,1386143
	G11. Outra	,6550944	,8114652	1,6601479	-,7538746
	ANOVA	,793	,989	1,380	,532
	p-value	,635	,454	,192	,866
	Pots-hoc tests	NEDES	NEDES	NEDES	NEDES

Rendimento	G1. Sem rendimentos	,0733253	,0738088	,1565602	-,1096400
	G2. Não sabe/Não responde	-,2083527	-,2502609	,1775143	-,2821825
	G3. Menos de 11.000\$000	-,2308770	,1955481	,2025116	-,0170239
	G4. Entre 11.001\$00 a 20.000\$000	-,0946573	,2646670	,1416453	,2599405
	G5. Entre 20.001\$00 a 30.000\$000	,4097654	,0851641	-,1284366	-,0470104
	G6. Entre 30.001\$00 a 40.000\$000	,1144158	,2572797	-,2977805	-,0010048
	G7. Entre 40.001\$00 a 50.000\$000	-,0494329	,1225048	,3006587	,1716030
	G8. Entre 50.001\$00 a 60.000\$000	,0869968	,3642045	-,2613838	,2879630
	G9. Entre 60.001\$00 a 100.000\$000	-,0556178	-,2657636	-,3148929	,0020284
	G10. Mais de 100.000\$000	,2995254	-,1588052	,0465254	,3004328
Nacionalidade	ANOVA	,685	1,090	1,108	,746
	p-value	,722	,372	,359	,667
	Post-hoc tests	NEDES	NEDES	NEDES	NEDES
Praticou algum	G1. Cabo Verde	,0004051	,0257854	-,0149241	,0048267
	G2. Outro	-,0130998	-,8337290	,4825444	-,1560621
	ANOVA	,001	4,372	1,444	,150
	p-value	,974	,038*	,231	,699
	Post-hoc tests	NEDES	G1>G2	NEDES	NEDES
Praticou algum	G1. Sim	,0311176	-,2651528	,5049104	,2865957
	G2. Não	-,0100978	,0860430	-,1638451	-,0930012
	ANOVA	,063	4,647	17,955	5,450
	p-value	,803	,032*	,000*	,021*
	Post-hoc tests	NEDES	G1<G2	G1>G2	G1>G2

Notas: *Nível de significância 0.05; ** Nível de significância 0.10; NSD – Não existem diferenças estatisticamente significativas.

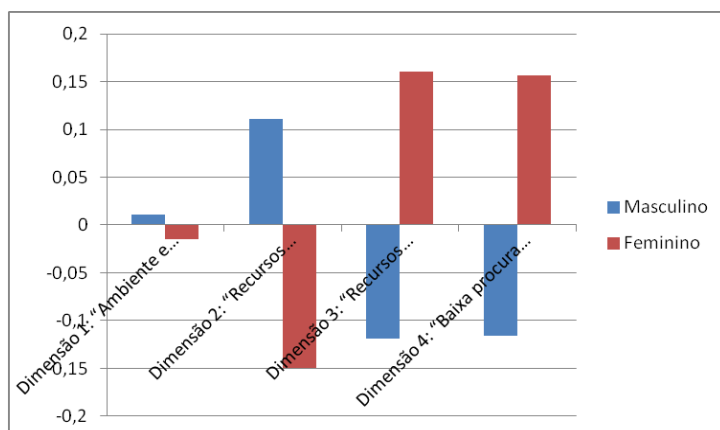


Gráfico 26. A comparação entre o género e as quatro dimensões.

Em comparação ao género os resultados apresentam diferenças estatisticamente significativas, na dimensão 2: “recursos turísticos” ($F(1,198) = 3,360$; $p = 0,068$; $\eta^2 = 0,017$; Power = 0,446), dimensão 3: “recursos marítimo-desportivos” ($F(1,198) = 3,886$; $p = 0,050$; $\eta^2 = 0,019$; Power = 0,501) e dimensão 4: “baixa procura turística” ($F(1,198) = 3,676$; $p = 0,057$; $\eta^2 = 0,018$; Power = 0,479). Os homens dão mais valor aos recursos turísticos enquanto as mulheres valorizam mais os recursos marítimo-desportivos e representam maiores resultados em relação à baixa procura turística.

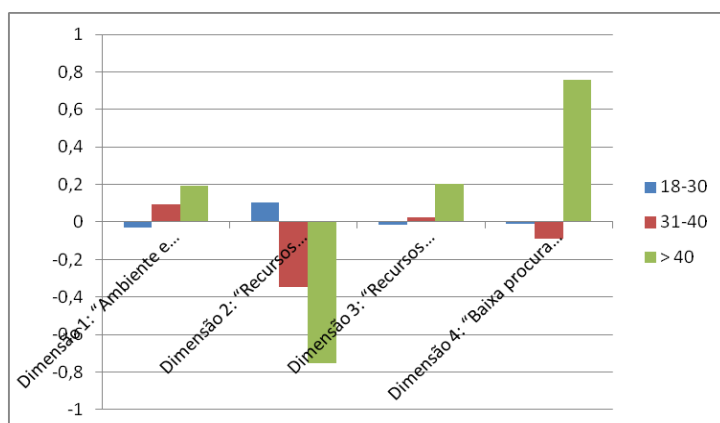


Gráfico 27. A comparação entre a idade e as quatro dimensões.

Relativamente à idade, os resultados apresentam diferenças estatisticamente significativas apenas na dimensão 2: “recursos turísticos” ($F(1,198) = 3,676$; $p = 0,057$; $\eta^2 = 0,018$; Power = 0,479). O primeiro grupo dá mais valor a essa dimensão do que o terceiro grupo, pode-se justificar pelo fato de os jovens terem mais tempo livre.

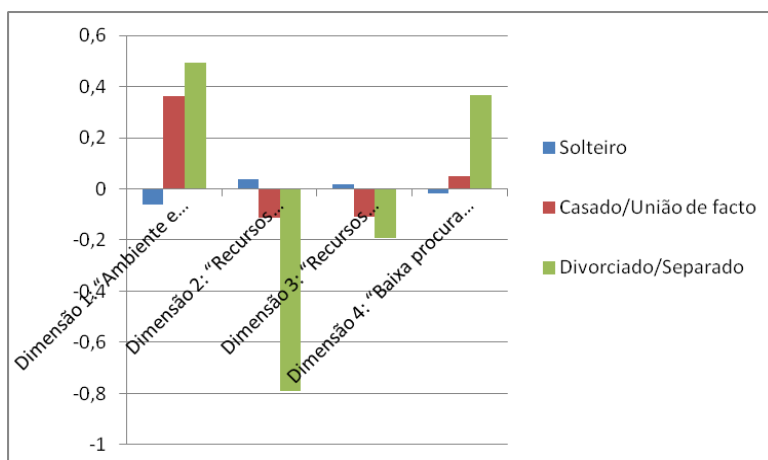


Gráfico 28. A comparação entre o estado civil e as quatro dimensões.

Relativamente ao estado civil, os resultados apresentam diferenças estatisticamente significativas na dimensão 3: “recursos marítimo-desportivos” ($F(3,196) = 6,742$; $p = 0,000$; $\eta^2 = 0,094$; Power = 0,974) e na dimensão 4: “baixa procura turística” ($F(3,196) = 3,567$; $p = 0,015$; $\eta^2 = 0,052$; Power = 0,783). Os indivíduos com o ensino básico dão mais valor à terceira e quarta dimensão, por outro lado os indivíduos detentores do ensino secundário e estudos pós graduados dão menos às dimensões referidas anteriormente.

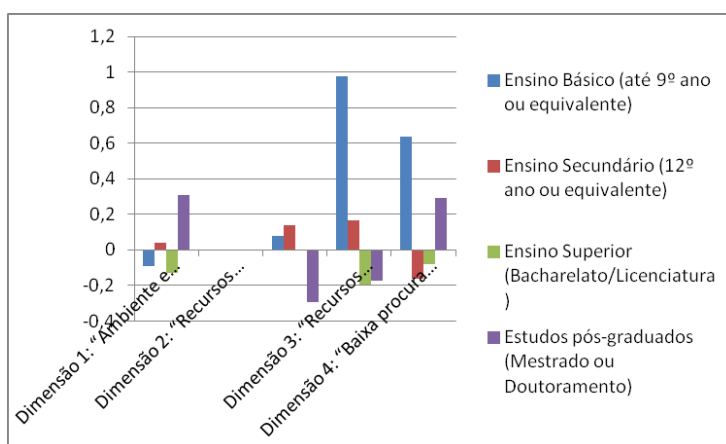


Gráfico 29. A comparação entre o nível de instrução e as quatro dimensões.

No nível de instrução não existem diferenças estatisticamente significativas.

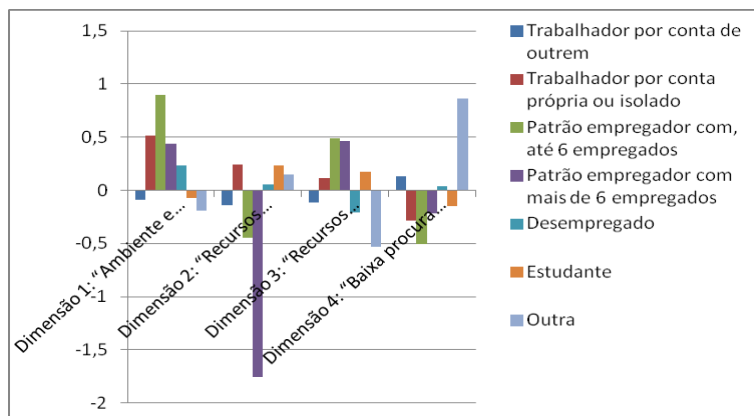


Gráfico 30. A comparação entre a situação perante o trabalho e as quatro dimensões.

Na situação perante o trabalho não existem diferenças estatisticamente significativas.

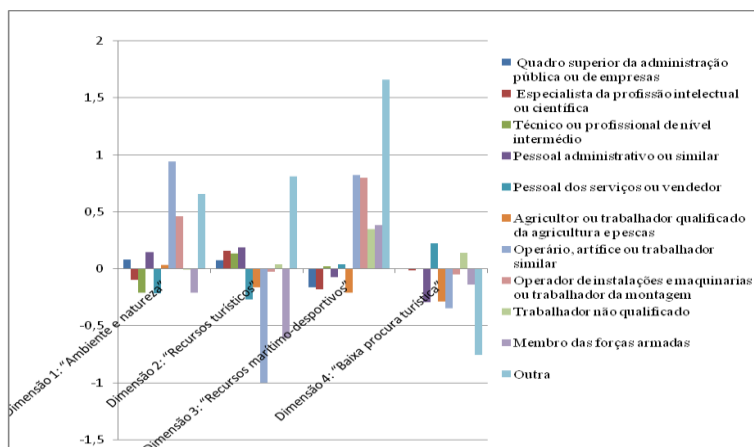


Gráfico 31. A comparação entre o grupo na qual se inserem as profissões e as quatro dimensões.

No que toca à análise dos grupos na qual se inserem as profissões também não existem diferenças estatisticamente significativas.

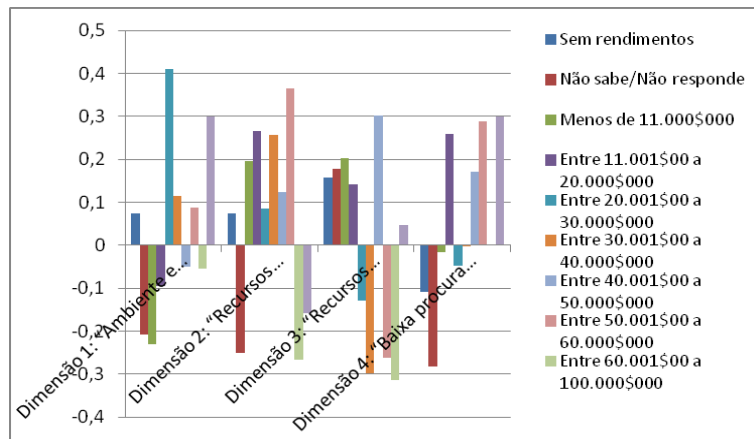


Gráfico 32. A comparação entre o rendimento líquido mensal e as quatro dimensões.

Em relação ao rendimento líquido mensal, similarmente não existem diferenças estatisticamente significativas.

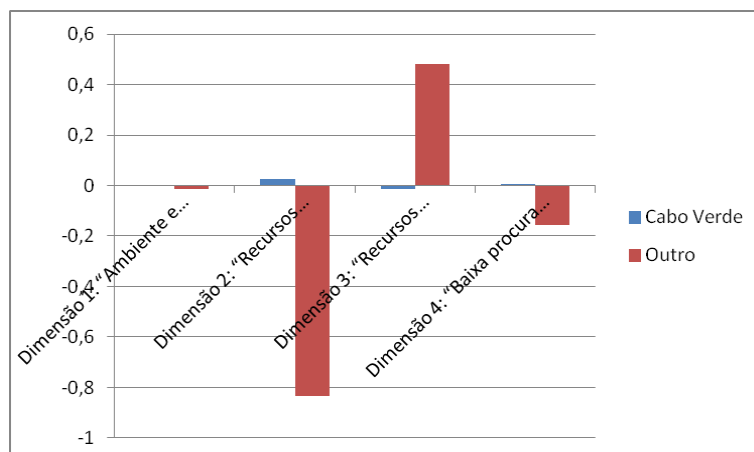


Gráfico 33. A comparação entre a nacionalidade e as quatro dimensões.

Em relação à nacionalidade, os resultados apresentam diferenças estatisticamente significativas apenas na dimensão 2: “recursos turísticos” ($F(1,198) = 4,372$; $p = 0,038$; $\eta^2 = 0,022$; Power = 0,548). O primeiro grupo, nacionalidade Cabo-verdiana valoriza mais a segunda dimensão “recursos turísticos”.

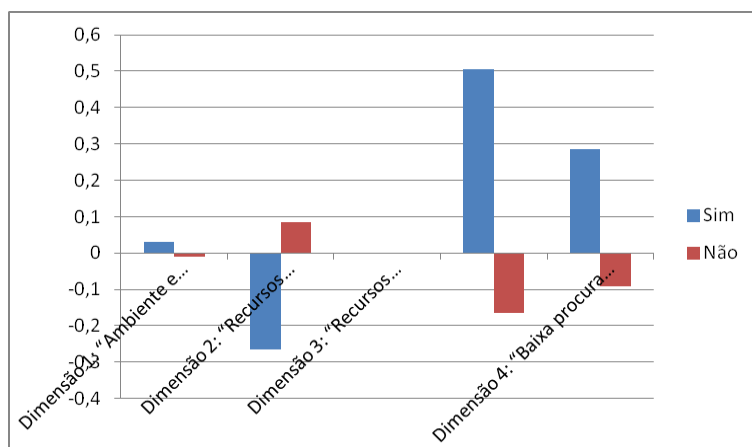


Gráfico 34. A comparação entre a prática de atividades marítimo-desportivos e as quatro dimensões.

Em relação à prática de atividades marítimo-desportivos, os resultados apresentam diferenças estatisticamente significativas na dimensão 2: “recursos turísticos” ($F(1,198) = 4,647$; $p = 0,032$; $\eta^2 = 0,023$; Power = 0,573), dimensão 3: “recursos marítimo-desportivos” ($F(1,198) = 17,955$; $p = 0,000$; $\eta^2 = 0,083$; Power = 0,988) e na dimensão 4: “baixa procura turística” ($F(1,198) = 5,450$; $p = 0,021$; $\eta^2 = 0,027$; Power = 0,642). A dimensão 2 “recursos turísticos” é mais apreciada pelo primeiro grupo e menos apreciada pelo segundo grupo. As dimensões 3 “recursos marítimo-desportivos” e dimensão 4: “baixa procura turística” são mais apreciadas pelo segundo grupo e menos apreciados pelo primeiro grupo.

V. CONCLUSÕES

5.1. Conclusões Gerais

O referido estudo teve como objetivo avaliar o potencial do turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde. Uma análise a partir da população residente. Através da aplicação do questionário, pôde-se recolher um conjunto de respostas que serviu de base para alcançar os objetivos.

Das 200 respostas obtidas dos inquiridos, pode-se afirmar que a maioria dos inquiridos é do sexo masculino, que corresponde a um total de 115 indivíduos e as restantes 85 são do sexo feminino. A maioria tinha entre 18 a 30 anos, com um total de (160). Em relação ao estado civil, nota-se uma superioridade numérica dos solteiros em relação aos demais, com um total de (173). Relativamente ao nível de instrução dos inquiridos, o ensino superior bacharelato/licenciatura obteve um maior número de respondentes, com um total de (89). No que se refere à situação perante o trabalho e o grupo da profissão, a maioria era trabalhador por conta de outrem tendo 96 respostas, o quadro superior da administração pública ou de empresas obteve um total de (69). Nos rendimentos líquidos mensais, o intervalo entre os 60.001\$00 a 100.000\$000 obteve o maior resultado com um total de (37). A ilha com maior número de respondentes foi Santiago com (126) e quanto à nacionalidade a maior parte dos inquiridos era Cabo-verdiano (194).

Em relação à prática de atividades marítimo-desportivas, apenas 49 pessoas responderam que já praticaram. As restantes 151 responderam que não praticaram. O mergulho é a atividade náutica mais praticada com um total de 25 respostas, a maioria possui entre 6 a 10 anos de prática (21) resposta. A maioria pratica ocasionalmente (22) respostas. (12) inquiridos praticam uma vez por semana (21) preferem praticar no verão. Em relação às práticas no âmbito de organizações desportivas, 35 pessoas não pertencem a nenhuma organização desportiva. Em relação ao nível de competência técnica, (18) são participantes iniciados e (18) são intermédios. A maioria dos respondentes costuma praticar as atividades marítimo-desportivas em grupo (amigos, colegas ou familiares) (32).

Em relação aos comportamentos de viagem, constatou-se que (22) já fizeram pelo menos uma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas, (16) já realizaram entre 1 a 2 viagens. Em relação ao planeamento da viagem, (21) planeiam de acordo com os seus interesses/objetivos de viagem. No que

toca à escolha do destino, 15 indivíduos afirmaram que recorrem a *sites* da *internet* e 9 viaja com 2 a 4 amigos. Em relação à predisposição para fazer uma viagem com a principal intenção de praticar atividades marítimo-desportivas no futuro, sendo que 1 equivale a nada disposto, 4 nem pouco nem muito disposto e 7 totalmente disposto, a maioria dos indagados declararam que tem total disposição representando um total de 19 indivíduos. 30 respondentes afirmaram que organizam o seu itinerário sozinho e a maioria prefere destinos internacionais (20). Dos destinos internacionais, o país mais escolhido foi o Brasil.

De acordo com a média das respostas obtidas os inquiridos concordaram que os atributos mais relevantes para a prática de atividades marítimo-desportivas são: destino seguro (6,00), destino com boa temperatura da água e destino com bom clima ambas com (6,00) respostas respetivamente, os atributos considerados menos importantes ou relevantes foram: destino com boa animação noturna (1,00), destino com diversidade de serviços (comércio, atrações, etc.) (1,00) respostas e destino com um património histórico-cultural rico (1,00).

De acordo com os resultados da pergunta Cabo verde como destino para a prática de atividades marítimo-desportivas, a maioria dos inquiridos concordou que Cabo verde, nomeadamente a ilha onde residem, é um destino com boa temperatura da água com uma média de (6,00), destino com bom clima com uma média de (6,00) e destino com boa gastronomia igualmente com a média de (6,00). Segundo a média das respostas com valores mais baixos, maioria discordou também que o país tem baixa procura turística (3,00), tem infraestruturas de apoio à prática de atividades marítimo-desportivas (e.g. balneários, cacifos, bar/esplanada, etc., serviços marítimo-desportivos (e.g. centros marítimo-desportivos, escolas de surf, empresas de mergulho, etc.) (4,00) e também é um destino com serviços marítimo-desportivos e.g. (centros marítimo-desportivos, escolas de surf, empresas de mergulho, etc.) (4,00).

Respondendo ao objetivo de estudo pode-se afirmar de acordo com as respostas obtidas que Cabo Verde tem um grande potencial para a prática de atividades marítimo-desportiva mas esse potencial não está a ser bem explorado, essa maioria representa um total de 55% da taxa de respondentes. Apenas 3% afirmaram que Cabo Verde não tem nenhum potencial.

No que toca à comparação entre a caracterização sociodemográfica e as quatro dimensões no *post hoc test*, constatou-se que as variáveis estado civil, situação perante o trabalho, grupo na qual se inserem as profissões e rendimento não apresentam diferenças estatisticamente significativas. Nas variáveis género, idade, nível de instrução, ilha de residência, nacionalidade e prática de atividades marítimo-desportivas existem diferenças estatisticamente significativas.

Através do teste estatístico ANOVA pôde-se comparar as médias entre as 4 dimensões: “Ambiente e Natureza”, “Recursos Turísticos”, “Recursos Marítimo-Desportivos”, “Baixa Procura Turística”.

Em relação à primeira dimensão “Ambiente e Natureza”, é mais valorizada pelos indivíduos do sexo masculino, na faixa etária acima dos 40 anos e de estado civil solteiros. Relativamente ao nível de escolaridade é mais apreciado pelos detentores de estudos pós-graduados e que são trabalhadores não qualificados a nível profissional. Em termos de rendimento, o intervalo monetário entre 20.000\$00 a 30.000\$00 é o mais frequente.

A segunda dimensão, é referente ao destino com “Recursos Turísticos” e é igualmente mais valorizada pelos indivíduos do sexo masculino, maioritariamente jovens e solteiros. A maioria possui o ensino secundário (12º ano), trabalham por conta própria e com o rendimento entre os 50.000\$00 a 60.000\$00. Em termos de prática de atividades marítimo desportivas, é mais valorizada pelas pessoas que nunca praticaram nenhum tipo de atividades.

A terceira dimensão, destino com “Recursos Marítimo-Desportivos” é mais valorizada especialmente pelo sexo feminino com mais de 40 anos e solteiros. Com rendimento médio. A maioria dos estrangeiros já praticou atividades marítimo-desportivas.

A dimensão 4, destino com “Baixa Procura Turística” também revelou maioritariamente valorizada pelo sexo feminino e de estado civil separados. Em termos de rendimento é a mais elevada.

O presente trabalho, apesar de académico, pretende enriquecer a literatura investigativa com dados reais sobre o desporto marítimo em cabo verde, conseguidos junto à comunidade desportiva cabo-verdiana, que permitem ter uma ideia das

potencialidades dos atributos do lugar em estudo para um desenvolvimento sustentável do turismo ligado a esse tipo de desporto. Também poderá servir de base para o conhecimento de hábitos, vontades, preocupações e aspirações dos desportistas dessa atividade por parte dos agentes turísticos cabo-verdianos, permitindo assim traçar uma estratégia de investimento sustentável.

A nível académico o presente trabalho ambiciona, auxiliar futuros estudos na área dos desportos marítimos de maneira que se possam fazer comparações. A nível estratégico e gestão do território, pretende que Cabo Verde invista mais na imagem do país e no marketing, ou seja, aproveitar os recursos naturais privilegiados existentes no país e dar a conhecer ao mundo, bem como aprimorar os atributos mais relevantes apontados no estudo e enaltecer os menos valorizados.

5.2. Limitações do estudo

1) O estudo era para ser sobre a Ilha do Sal, mas devido à escassez de informação e de pessoas para preencher o questionário, no espaço de tempo pretendido, acabou-se por se aplicar a todas as ilhas de Cabo Verde. Outra limitação relaciona-se com a amostra, que inicialmente era para ser aplicada aos praticantes de atividades marítimo-desportivas mas acabou por ser aleatória.

2) Dada à impossibilidade de se realizarem os questionários presencialmente, optou-se por se fazer uma versão *online* dos mesmos, o que facilitou a recolha de dados num curto espaço de tempo. Para uma melhor precisão da informação estatística pretendia-se obter, no mínimo, 250 respostas uniformizadas a todas as ilhas de Cabo Verde, mas tal não foi possível. Obteve-se assim, 200 respostas que permitiram atingir igualmente os objetivos.

5.3. Recomendação para futuros estudos

Das pesquisas realizadas para a elaboração deste estudo não se encontrou nenhum trabalho, nenhum estudo nem nenhuma referência bibliográfica que abordasse o tema em questão (o turismo marítimo-desportivo em Cabo Verde) e que permitisse servir de meio de comparação.

Futuramente poder-se-iam realizar estudos que aprofundassem melhor este tema, com dados estatísticos mais abrangentes a todas as ilhas de Cabo Verde.

Espera-se que haja uma melhoria ao nível do desenvolvimento turístico em Cabo Verde. Isto é, futuramente espera-se que haja fundos de investimentos que contribuam para uma maior atratividade do país a nível internacional, como sendo um dos países com excelentes condições para a prática de desportos marítimo-desportivos e que isto induza para o crescimento da oferta de emprego.

VI. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albuquerque, L., & Santos, M. (1991). História geral de Cabo Verde, Volume I. Lisboa e Praia: Centro de estudos de história e cartografia antiga; Direção geral do património cultural de Cabo Verde.
- Alves, A. M. (2010). Turismo Ativo: Um Produto do Turismo e do Desporto .
- Banco Espírito Santo. (2012). International support kit of opportunities. Research sectorial. Cabo Verde.
- Barbieri, C., & Sotomayor, S. (2013). Surf travel behavior and destination preferences: An application of the Serious. Tourism management , 111-121. United states.
- Beeton, S. (2006). Community development through tourism. Australia.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2008). Perfil e potencial económico-social do turismo marítimo-desportivo no Algarve.
- Cunha, L. (2001). Introdução ao Turismo, Lisboa. Verbo.
- DaCosta, L. (2006). Atlas do esporte no Brasil. Rio de Janeiro, Brasil. Ana Miragaya.
- Gamito, T. (2012). Potenciar o Turismo Marítimo-desportivo : um desafio de Ordenamento .
- Giménez, J. F. V. (2006). Gestão Integral de Destinos Turísticos Sustentáveis, Rio de Janeiro. FGV Editora.
- Gomes, D. (2012). A Imagem do Destino Turístico Lisboa na Perspetiva do Turista que Visita o Património. Leiria.
- Gomes, L. (2010). Urbe, Memória e Crítica da Arte. Centro Histórico da Praia - Extremo-sul (de 1840 à actualidade). Praia: UNICV.
- Hill, M. M., & Hill, A. (2012). Investigação por questionário. Lisboa: Sílabo.
- Hudson, S. (2003). Sport And Adventure Tourism. New York: USA.
- Instituto Nacional de Estatística. (2013). Estatísticas do turismo 2002-2012. Praia, Cabo Verde.
- Lukovic, T. (2013). Nautical Tourism, Croatia. CABI.

- Marôco, J. (2011). Análise estatística com o SPSS statistics, Lisboa. Report Number.
- Martins, A. (2009). Relações entre Portugal e Cabo Verde antes da independência. Dissertação de mestrado apresentada na ULHT. Lisboa, Portugal.
- Ministério do Turismo. (2010). Turismo Marítimo-desportivo : Orientações básicas. Brasília, Brasil.
- Nascimento, J. S. (2010). Arquitectura e Turismo: Ilha do Sal (Cabo Verde), um caso de estudo. Coimbra, Portugal.
- Reis, P. M. (2012). Turismo de surf: segmentação pela motivação e escolha de um destino. Leiria, Portugal.
- Santos, A. B. (2011). O turismo e a perceção dos seus impactes pela comunidade local- o caso da ilha do Sal, Cabo Verde. Dissertação de Mestrado apresentada na UA.
- Santos, M. (2009). Turismo em Cabo verde: um estudo exploratório. Tese apresentada na UL.
- Shergill, H. k. (2010). psychology, part I, New Delhi. PHI Learning.
- Silva, A. M. (2013). O Desporto como Fator de Diminuição da Sazonalidade: O caso de Vila Real de Santo António. Porto, Portugal.
- Sousa, J. F., & Serra, M. T. (2005). Nautical Recreation and Development of Tourism in Cape Verde, Cabo Verde: náutica de recreio e desenvolvimento turístico.
- Szymaniak, W. J. (S/d). Diversificação da oferta turística na ilha de Santiago. Aproximação às perspectivas de desportos e actividades náuticas.
- Turismo de Portugal. (2006). 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em portugal. Turismo náutico. Lisboa, Portugal. Turismo de portugal, ip.
- Woodside, A. G., & Martin, D. (2008). Tourism Management, Analysis, Behaviour and strategy. London and Washington. CABI.